Роман Гурвич

ТРИДЦЯТЬ РОКІВ
НА КОЛИМІ Й ЧУКОТЦІ

Спогади про Магаданську область

(1940–1970 роки)

Київ
ДУХ і ЛІТЕРА
2022

КНИГА РОМАНА ГУРВИЧА І ТРИ ЗОШИТИ З АРХІВУ НАТАНА ЗАБАРИ

анотація

Книга спогадів Романа Гурвича «Тридцать років на Колимі й Чукотці» – докладна розповідь очевидця, присвячена етапам розвитку енергетики Крайньої Півночі за радянських часів, у період 1940–1970 років.

Автор, інженер-теплотехнік Роман Мойсейович Гурвич (1915–2002) народився в Москві в єврейській родині, дитячі роки провів у Харкові. У березні 1938 року його батька, Моїсея Натановича Гурвича (1884–1944), що у 1920-х відновлював українську хімічну й вугільну промисловість, навіть певний час обіймав відповідальну посаду в кінематографічній галузі України, а в 1929–1930 роках був ректором МХТІ ім. Д. І Менделєєва, «за підозрою у зв'язках із міжнародною буржуазією» було засуджено до 5 років таборів, 1944 року в Солікамську він помер від виснаження. Задля уникнення переслідувань Роман Гурвич завербувався на північ, де впродовж тридцяти років працював за фахом на різних посадах – від старшого інженера-теплотехніка до директора РЕС, у різні роки керував Аркаґалінською та Егвекінотською електростанціями.

Пізніше, перебуваючи на пенсії, у місті Твер (тоді Калінін) він створив дві версії книги: у 1980–1984 роках – «технічну», яку згодом надіслав до Магаданського книжкового видавництва та свого колеги, працівника «Магаданенерго» (вона досі зберігається в одному з архівів Магаданського краю, через фінансові труднощі видання довелося відкласти на невизначений термін), і 1988 року – «сімейну», де з'явилися перші, заборонені доти подробиці. Цю версію, яку ми пропонуємо увазі читача, впродовж тридцяти трьох років зберігала донька Романа Гурвича, громадянка Латвії Марина Бейкмане, якій батько залишив свій архів, і якій ми завдячуємо знайомством з документом.

Віднайти рукопис допомогли три зошити з архіву київського єврейського письменника Натана Забари[1], що з травня 1953-го по липень 1956-го відбував термін у Мяунджі, на будівництві Аркаґалінської ГРЕС[2]. Вони містять схему задуманої в таборі триактівки/кіноповісті «Гірке пиво», присвяченої відновленню справедливості щодо радянських військовополонених, що в повоєнні роки у статусі в'язнів стали основною робочою силою з розбудови Колими, й будівельним будням «об'єкта Д-2» – обнесеної колючим дротом зони промислового будівництва АрГРЕС з допоміжними будівлями й бараками ув'язнених Берлага.

Зазвичай, створюючи образ того чи іншого персонажа, Забара запозичував певні риси характеру в різних людей зі свого оточення. Першокласний фахівець з московської їдишомовної родини, що добре володів німецькою та англійською, знався на музиці, не уникав труднощів й умів будувати стосунки з колективом, Роман Гурвич у Мяунджі був людиною помітною. За часів перебування Забари в таборі він працював головним інженером АрГРЕС, входив до складу

---

[1] *АЦЮ, Ф. 53 (Архів центру юдаїки — Центру досліджень історії та культури східноєвропейського єврейства НаУКМА).*

[2] *Докладніше див.: Ісаєва Ірина [Ріна] Магістерська робота «Переживання досвіду Гулагу: приклад літератора Натана Забари», НаУКМА, спеціальність 032 «Історія та археологія» освітньо-наукової програми «Юдаїка», наук. керівник канд іст. наук Т. М. Сидорчук. К., 2021.*

четвірки, що представляла дирекцію станції, й мав повноваження вирішувати питання доцільності тих чи інших перевезень, які через специфічний клімат на Колимі залишаються актуальними досі. Цілком можливо, що саме його винахідливість, здатність пропонувати доцільні інженерні рішення в нестандартних ситуаціях були потрібні Забарі для формування образу начальника будівництва дороги, інженера-будівельника, колишнього в'язня Романа Рогуліна, головного героя твору «Гірке пиво», що з метою уникнення залежності лісоперевезень від проблемної погоди розробив залізобетонні шпали власної конструкції. Бажанням скасувати первісну співзвучність імен героя твору і людини, в якої було запозичено певні риси, можна пояснити подальшу спробу Забари обрати для героя інше ім'я.

Стратегічно важливий для виконання плану з видобутку золота стан енергооб'єктів, працездатність та віддача професіоналів, які забезпечували їх будівництво, функціонування та нарощування потужностей, на той час були постійним об'єктом уваги відомчих органів, що дозволяли вільнонайманим підтримувати контакти з в'язнями суто з виробничих питань. В умовах, коли при виході станції з ладу за кілька годин могли замерзнути геть усі будівлі, а поруч живим втіленням майбутніх запобіжних заходів виникав уповноважений районного відділу КҐБ, на директиви доводилося зважати. До того ж єврейська тема, не дуже популярна у перші роки перебудови, для багатьох залишалася табуйованою, тож імені одного з найкращих київських єврейських письменників Натана Забари у книзі Романа Гурвича ми не зустрінемо. Проте вони не могли уникнути знайомства — Забара був членом редколегії газети, що випускалася на одному з підприємств Д-2, й мав спілкуватися з керівництвом, отримуючи звичайні на той час вказівки. Обидва знали їдиш, Роман Гурвич мав діда на ім'я Натан, провів дитячі роки в Україні, в Харкові. Носив у серці біль про загиблого в таборі батька, а отже, адекватно ставився до таборян — попри відповідні інструкції, які отримав чи не на другий день після прибуття в бухту Нагаєва ще в 1940-му. Обидва мали непересічні спогади про 1947 рік у Києві – демобілізований наприкінці квітня Забара, за яким уже стежили, нарешті повернувся з війни, з Берліну, де його після перемоги залишили кореспондентом газети «Tägliche Rundschau», що виходила за радянської окупаційної адміністрації для цивільного населення Німеччини; Роман Гурвич, починаючи з грудня, впродовж двох місяців в Києві займався організацією транспортування в Нагаєвський порт, а звідти в Усть-Таскан німецької трофейної вісімдесятитонної турбіни Броун-Бовері, вивезеної під час війни в Дарницю. Щоправда, знайомство не мало підстав вийти за межі поверхневої зацікавленості: Роман Гурвич, одна з ключових осіб вільнонайманого крівництва станції, попри усвідомлення скоєних державою злочинів, ідентифікував себе як радянську людину, Натан Забара, найбільш авторитетна постать серед ув'язнених євреїв, позиціонував себе їдишським письменником, мріяв про від'їзд до Ізраїлю й плекав мрію про створення роману про життя середньовічного єврейства.

Персонаж на ім'я Роман присутній ще в одному творі Забари, присвяченому колимській темі, – в оповіданні «Там, де бушують вітри», надрукованому в третьому числі журналу «Советіш геймланд» 1962 року. В ньому йдеться про нещодавного в'язня, Віллі Ліхтцієра, що «за дурницю», як стримано пише автор, дев'ятнадцятирічним студентом потрапив у табір, після

звільнення відновився в інституті, отримав диплом архітектора, разом із молодими колегами запропонував інноваційний проєкт житлового кварталу для Крайньої Півночі й, відмовившись від направлення в Сочі, повернувся розбудовувати Магадан. Прототипом героя оповідання був друг і співтабірник Натана Забари, студент МАІ Віталій Свєчинський, що перебуваючи в таборі за спробу втечі до Ізраїлю, очолював будівельно-креслярський відділ і за типовим проєктом розробки 1947 року архітектурно-проєктної майстерні ВЦРПС архітектора К. К. Бартошевича керував у Мяунджі зведенням будівлі клубу. Допоки його не відкликали на етап до Москви, влітку й восени 1954-го він мав нагоду спілкуватися з Романом Гурвичем, який займався проектуванням допоміжних об'єктів та житлових селищ зокрема і для Аркагалінської ГРЕС ще у 1951–1952 роках і не міг не опікуватися будівництвом однієї з найкращих споруд у Мяунджі, зведення якої до того ж потребувало коректив. Завершив навчання Віталій Свєчинський 1959-го й свідомо повернувся до Магадану через неможливість будувати життя в колишньому форматі. Постать однієї з діючих осіб оповідання «Там, де бушують вітри» Романа Івановича, що бере з оповідача слово розповісти про вчинок друга, могла бути своєрідним привітом Роману Мойсейовичу Гурвичу, з яким Свєчинський в статусі ГАПа вдруге зустрівся на Колимі.

Займаючись окрім прямих обов'язків працевлаштуванням і розселенням кадрів, що прибули працювати на північ за угодою, налагодженням роботи освітніх дитячих закладів і будинків культури, Роман Гурвич був добре обізнаний з історією багатьох родин, зустрічав на Колимі репресованих знайомих з колишнього життя на «материку», зокрема зустрів однокурсницю, заарештовану слідом за чоловіком майже одразу після весілля. За його спогадами, тривалий час на підприємствах працювали переважно ув'язнені або щойно звільнені, вільнонайманими були лише керівники та воєнізована охорона. На деяких електростанціях, окрім начальника й головного механіка, з ув'язнених складався весь персонал. В'язнями були і водії на трасі. Приклад людей, що марнували кращі роки, спокутуючи необережне слово, спонукав бути стриманим. Тому автор в книзі обмежився висвітленням переважно виробничих завдань.

У Береговому таборі особливого призначення, як і в інших таборах Союзу, відбували термін численні виходці з України, засуджені за український та єврейський буржуазний націоналізм. П'ятдесятирічний ввічливий поселенець Мяунджі, колишній в'язень, з яким Роман Гурвич, чекаючи приїзду родини, домовився щодо хатніх робіт (доводилося по дві-три доби ночувати на виробництві) виявився українським священиком, що до війни на Західній Україні закінчив духовну семінарію й щиро вважав радянську владу злочинною. З Україною життя пов'язало автора навіть на Колимі.

Тож коли небайдужий до історії краю підприємець з Сусумана, до якого порадив звернутися колимський краєзнавець І. Панікаров[3] *з метою пошуку зацікавленого видавця, відповів мені українською і на мій подив зазначив: «Сусуман — це друга Україна»,– я зрозуміла, повернення історії сім'ї Гурвичей в Україну визначено наперед. Домовитися з магаданським видавництвом щодо передачі рукопису для друку завадила війна. У Харкові Роман Гурвич провів майже дев'ять*

[3] За контакт вдячна Павлові Поляну.

років, від початку 1919-го до кінця 1927-го. «Кожна його вулиця, а особливо ті, де доводилося жити нашій родині, кожен будинок був близьким і дорогим», – згадував він. Хіба міг він уявити, що в рік оприлюднення його спогадів місто його дитинства потерпатиме від бомбардувань, а рядки про жахливі сліди війни на Донбасі та Приазов'ї моторошно римуватимуться з українським сьогоденням?

Сподіваємося, віднайдена завдяки чернеткам Натана Забари книга спогадів Романа Гурвича, архівний документ, який ми публікуємо мовою оригіналу, і з якого, поміж іншим, постає пам'ятна для обох історія створення, запуску і перших років роботи АрГРЕС, поповнить перелік змістовних джерел, присвячених розвитку енергетичної галузі колимського та чукотського краю у минулому столітті, дозволить уявити надважке життя в надлюдських умовах, що випало на долю вільнонайманих і ув'язнених будівничих Крайньої Піночі за радянських часів, українського походження зокрема, а живі сторінки про візит до будівлі МВС СРСР на площі Дзержинського, що передував відрядженню до Києва, спогади про повоєнний Київ і роботу з німецькими військовополоненими з дарницького табору щодо відвантаження турбіни зацікавлять киян.

Світлана Сімакова, травень 2022

Роман Гурвич

ТРИДЦАТЬ ЛЕТ
НА КОЛЫМЕ И ЧУКОТКЕ

Воспоминания о Магаданской области

(1940–1970 годы)

Калинин [Тверь] 1988 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

Часть первая
КОЛЫМА
(1940–1963)

Часть вторая
ЧУКОТКА
(1963–1970)

Марина Бейкмане

ПРЕДИСЛОВИЕ

Мой отец, Роман Моисеевич Гурвич, проработал на Севере тридцать лет. Он закончил в 1937 году Московский энергетический институт, приехал в Магадан в июне 1940-го, рассчитывая отработать два с половиной года по договору. Как инженер-теплотехник получил назначение в теплотехническое отделение «Колымпроекта» на должность старшего инженера-проектировщика. И остался на Крайнем Севере на долгие годы.

Статус города Магадан получил за год до приезда отца, хотя рабочий поселок существовал уже десять лет. Большие планы советского правительства на развитие горнодобывающей промышленности края, золотодобычи прежде всего, предполагали рост самого города с инфраструктурой как базы для приисков. С 1937 года на Колыму начали прибывать пароходы с заключенными, «врагами народа», после войны – с бывшими военнопленными, теперь новыми «зэками», руками которых строился город, жилые дома, трасса, дороги, обогатительные станции, порт и заводы, прииски, рудники и электростанции.

Сверххолодный климат края и его огромная территория обусловили колоссальную потребность в электро- и теплоэнергии. К 1940 году были построены многие электростанции, но небольшой мощности, и работы в теплотехническом отделении «Колымпроекта» был непочатый край. Бок о бок там трудились и вольнонаемные, как мой отец, и заключенные, репрессированные специалисты.

Воспоминания отец писал в течение четырех лет, с 1980-го до 1984-го, запечатлев на бумаге огромное количество имен, фактов, дат, событий далекого прошлого – поражаюсь его памяти! К теме обратился, насколько мне известно, по просьбе коллеги, А. Г. Кучера, с которым работал в 1960-е на Эгвекинотской РЭС. В них отражена история энергетики Колымы и Чукотки с точки зрения человека, который отдал освоению этого края тридцать лет своей жизни. Это было сумасшедше тяжелая жизнь в нечеловеческих условиях с точки зрения нас, сегодняшних. В 1988 году он написал еще один вариант, для семьи, дополнив его подробностями, о которых нельзя было говорить раньше.

Во многих семьях, опасаясь, чтобы происхождение или события из прошлого не осложнили жизнь детям и внукам, родители почти не рассказывали о своей жизни, о предках – при поступлении в институт, устройстве на работу нужно было заполнять анкету со множеством пунктов, в числе которых были сведения о себе, родителях, дедушках, бабушках, их судимостях, национальности и т. д. Существовали негласные распоряжения о запрете приема лиц еврейской национальности в определенные вузы,

поэтому мой мудрый и дальновидный отец посоветовал писать мне в анкетах, что мать у меня русская (это правда), а отец – белорус. «В Белоруссии, в бывших польских областях много Гурвичей», — сказал он. Бабушка была родом из Лиды, ныне белорусского города, где фашисты в войну уничтожили всех ее родственников.

Но все-таки я была довольно любознательным ребенком, и что-то родители рассказывали. Ко времени моего рождения в живых остались только бабушки с маминой и папиной стороны. Папину маму я не помню, она умерла, когда мне не было двух лет. Бабушка с маминой стороны, баба Нюра, на все мои расспросы отвечала молчанием. Историю их семьи я узнала от мамы, когда выросла, непростую, как и у многих семей того времени. История папиной жизни и его родных известна мне из его рассказов. Основные же факты и события, тайны, в общем, родители раскрыли в период гласности, после 1985 года, когда в стране началась перестройка. Многое открыли мне папины воспоминания.

Роман Гурвич родился 16 августа 1915 года в Москве. Его отец, Моисей Натанович Гурвич, родом из Белостока (ныне Польша), его будущая жена, Ева Яковлевна, – из города Лида (ныне Беларусь), оба из еврейских семей, высшее образование получили в Петербурге, он – в Петербургском технологическом институте, она – на Высших женских курсах, там познакомились и поженились. В начале 1919 года его уже направили на работу в Харьков. Папа мой помнил себя трехлетним, идущим по улице города с родителями за руку, рядом по мостовой верхом ехали белогвардейцы.

После гражданской войны Моисей Натанович с семьей какое-то время жил в Харькове, был управляющим треста «Химуголь», по словам папы, стоял у истоков создания химической промышленности и восстанавливал угольную промышленность Украины. Еще он каким-то образом был связан с кинематографической промышленностью Украины, занимал в какие-то годы ответственный пост, аналогичный нынешнему замминистра.

В конце 1925 года Моисей Натанович и еще несколько ведущих химиков-профессоров были отправлены в Соединенные Штаты набираться опыта для последующего становления и развития химической промышленности в СССР. Отплытие советских специалистов состоялось 4 ноября 1925 года из Шербура через Саутгемптон в Нью-Йорк на знаменитом «Маджестике», на тот момент самом большом пассажирском лайнере в мире. У меня сохранились открытки, которые Моисей Натанович посылал своему десятилетнему сыну из Америки, и билет с лайнера с подписями всей делегации и надписью «Химуголь, Харьков», также для десятилетнего Романа. Подпись «Муся» — так Моисея Натановича называли в семье. Почерк и подпись моего деда и отца похожи.

В Союз они вернулись в конце января 1926 года.

После этого Моисея Гурвича направили в Москву. С 1927 года он был заместителем начальника «Всехимпрома», директором Углехимического НИИ, председателем Всесоюзного химического общества и ректором Московского химико-технологического института им. Д. И. Менделеева, председателем химической секции Госплана СССР. С 1937 года по его собственному решению он перешел работать на один из химических комбинатов Москвы главным инженером. Ниже датированная маем 1934 года его фотография с семьей около дома на улице Хавской, где они жили все вместе – Моисей Натанович с Евой Яковлевной, сын Роман с семьей, дочь Наталья. Мой папа учился в МЭИ с 1932 по 1937 год, в 1937 году вступил в комсомол.

Моисей Гурвич был арестован 8 марта 1938 года по 58 статье, ему припомнили «шпионаж» – поездку в Америку. Дали всего 5 лет лагерей, но началась война. Мой отец завербовался на Север, уехал с семьей и этим в какой-то мере избежал преследования. Его же друг, Олег Михайлович Рейхелецкий, был арестован и волею судьбы попал в один лагерь с Моисеем Натановичем. Он и рассказал потом о его гибели от тяжелой работы, голода и болезни в 1944 году. О его смерти семье сообщили позже, причиной был указан сердечный приступ. В 1955 году пришло сообщение о его полной реабилитации посмертно.

С мая 1940-го по август 1970-го Роман Моисеевич проработал в системе «Дальстроя», был откомандирован на различные объекты – от Магадана до залива Креста, работал в разных должностях – от старшего инженера-теплотехника до директора районной электростанции.

Спустя почти месяц, который заняла дорога из Москвы, 8 июня 1940 года молодой двадцатипятилетний старший инженер-теплотехник Роман Гурвич переступил порог своего будущего места работы – теплотехнического отделения Колымпроекта. Здесь «было сосредоточено проектирование всех электростанций, отопительных котельных и различных тепловых установок для многочисленных предприятий «Дальстроя», расположенных на огромной территории его деятельности – от Хандыги на Алдане на западе до Берингова моря на востоке и от Охотского моря на юге до Восточно-Сибирского и Чукотского морей на севере».

Поселили моего отца и его попутчиков в общей брезентовой транзитной палатке 7х21м, без каких-либо перегородок, с дырявой крышей, куда круглосуточно заселялись приехавшие с «материка» и отбывающие на «материк» договорники, одинокие и с семьями. Условия, конечно, были ужасные, даже крышей над головой такое жилье можно было назвать с натяжкой. После долгих хождений в жилконтору получили в общежитии барачного типа комнату на четверых. Здесь было хотя бы тепло и сухо. Осенью 1940 года папе посчастливилось поселиться в комнате, в квартире двухэтажного деревянного дома, и это было уже совсем другое дело, так как работать

приходилось по 10–14 часов в сутки, и хорошие условия для отдыха были очень важны.

По условиям трудового договора семью можно было вызвать не ранее, чем через год, поэтому первая папина семья, жена и двое детей, остались пока в Москве. Вскоре началась война, и приезд семьи в связи с этим был отложен приказом. Из Москвы они выехали в эвакуацию в Татарскую АССР. Из-за опасений, связанных со вступлением в войну Японии, из Магадана были эвакуированы многие учреждения, в том числе и Управление «Колымпроект». Все имущество и сотрудников вывезли в Усть-Утиную, первыми выехали сотрудники теплотехнического отделения, чтобы подготовить поселок к зиме – наладить тепло- и электроснабжение, отремонтировать и утеплить жилье и служебные помещения. Времени оставалось меньше месяца, а поселок был заброшен с 1938 года. Задача была невероятно сложная. Никаких материалов и инструментов не выдавалось, все искали сами, выменивали на спирт и махорку на соседних приисках, изготавливали из подручных материалов. Ответственность лежала на отце как руководителе теплотехнического отделения.

К зиме все было готово. Люди въехали в сухие теплые дома, привезли семьи. И началась основная работа по проектированию. Еще больше прибавилось работы, еще короче стали сроки выполнения. Все признанные неважными проекты были отложены до конца войны. Остальные разрабатывались с учетом строгой экономии металла и цемента. Понятно, что добыча золота имела колоссальное значение для страны: «Все для фронта, все для победы!» Среди первостепенных был и проект Аркагалинской паротурбинной электростанции №1.

С 1 марта 1942 года моего отца откомандировали на Тасканский энергокомбинат заведующим производственно-технической частью. Кончилась его работа по проектированию и началась другая – по эксплуатации электростанций. Паротурбинная ТЭС-3 должна была работать на эльгенском угле, но из-за его высокой влажности требовалось достроить сушилку, и она работала все еще на дровах. Железная дорога для подвозки угля тоже не была достроена. Локомобильные ТЭС-1 и ТЭС-2 также работали на дровах. Кроме того, на тот момент ТЭС-3 была законсервирована из-за недостатка дров, и ее было необходимо пустить к промывочному сезону. Дров требовалось очень много для обеих ТЭС и потребления поселком. Никакой механизации не было. Топоры, ручные пилы – для разделки, все возможные виды транспорта – тракторные сани, лошади, даже люди – для доставки на расстояние от 5 до 50 км.

В конце апреля 1943 года отца откомандировали на должность главного инженера новой Тасканской стройконторы для строительства 2-й очереди ТЭС-3 и ЛЭП 35кВ Таскан-Утиный и Таскан-Уголь-Эльген. Начался новый этап, освоение новой специальности – строительства. И снова – сжатые сроки, огромная

ответственность, отсутствие материалов, все с нуля, начиная с производства своего кирпича.

В 1943 году к папе, наконец, приехала его семья – жена с двумя детьми. К маю 1945 года вторая очередь ТЭС-3 была введена в эксплуатацию, и станция стала «надежным источником энергоснабжения всего обширного горнопромышленного района». В то же время закончилось и строительство первой очереди Аркагалинской ТЭС-1: «Тасканская и Аркагалинская электростанции были первыми паротурбинными районными электростанциями, ввод которых означал новый этап в развитии энергетики на Колыме».

В День великой Победы маленький таежный поселок Усть-Таскан ликовал и радовался окончанию такой долгой, тяжелой войны вместе со всем советским народом. Но работы впереди было море, работы, направленной на ликвидацию послевоенной разрухи, восстановление мирной жизни, а, значит, труженики Севера должны были продолжать вносить свой трудовой вклад в общее дело.

Дальше, с 7 марта 1946 года, согласно записи в трудовой книжке отца, – назначение начальником Эльгенской районной стройконторы, работа в Уголь-Эльгене по строительству 4-го блока Эльгенской РЭС и ЛЭП 35 кВ, культурно-бытовое и жилищное строительство в Уть-Таскане и Уголь-Эльгене: «Эльгенская РЭС была особо примечательна тем, что являлась первой попыткой не только в Союзе, но и, видимо, в мировой практике, строительства электростанции с консервацией многолетнемерзлых грунтов в основании фундаментов корпусов и основного оборудования».

Строительство ЛЭП Известковая-Каньон проходило в очень трудных условиях. В поселке Каньон силами заключенных и вольнонаемных строился Верхне-Сеймчанский горнорудный комбинат им. Г. К. Жукова по добыче кобальтовых руд. В поселке были построены жилые дома для вольнонаемных и бараки лагеря для заключенных. Местность была горная, совершенно неосвоенная, высота некоторых мест была более 2000 м, трасса длиной 45 км проходила по огромным валунам. Из-за сложности рельефа многие работы приходилось совершать вручную. Перевозка собранных из леса опор техникой была возможна только до подножий сопок, а потом вручную с помощью веревок их поднимали на склоны и вершины.

В мае 1947 года строительство Эльгенской РЭС было закончено, она заработала на полную мощность, обеспечивая электроэнергией кобальтовый рудник. В 1948 году лагерь стал принадлежать системе Берлага – Берегового исправительно-трудового лагеря, входящего в систему особых лагерей со строгим режимом «для содержания особо опасных государственных преступников» – осужденных шпионов, террористов, диверсантов. Заключенные Берлага работали на рудниках, на тяжелых работах и содержались в жестких условиях. После смерти Сталина в 1953 году и амнистии

огромного количества заключенных появилась нехватка рабочей силы, и комбинат был закрыт.

Трагедия, произошедшая летом 1947 года на реке Таскан, во время которой едва не погибла первая жена моего отца, по времени совпала с окончанием строительства. Также впервые после войны разрешили отпуска. В сентябре 1947 года отец с женой и четырьмя детьми вылетели в Москву.

Уже с ноября 1947 года его отозвали из отпуска для работы в представительстве «Дальстроя» в Москве – в тресте «Дальстройснаб», откуда он постоянно ездил в командировки по стране, заказывая, собирая и транспортируя оборудование для Тасканской ТЭС-3, Аркагалинской ТЭС-3, Певекской РЭС. В начале ноября 1948 года папе удалось попасть в Саратов, где жили Ева Яковлевна и его сестра Наталья, не вернувшиеся в Москву из эвакуации 1941 года. Об их жизни в эвакуации мне ничего не известно, есть только фотография с Евой Яковлевной в кругу сотрудников библиотеки, где, вероятно, она работала. С папой они не виделись с 1940 года.

По возвращении из отпуска с октября 1948-го отец был назначен начальником энергоотдела Управления «Дальстройпроекта» в Магадане. Вернулся на Север он один, семья осталась в Москве, где у них имелась жилплощадь. В Магадане жилья у него не было. Пришлось опять заниматься проектной работой. Одновременно разрабатывались несколько объектов, поэтому отца освободили от работы в энергоотделе и назначили главным инженером проектов. В течение 1947–1949 годов был выполнен огромный объем работ по целому ряду электростанций, в том числе и срочный проект по Аркагалинскому Энергокомбинату, который включал в себя три станции – ТЭС-1, ТЭС-2 и ТЭС-3. Проект предусматривал строительство электростанции в три очереди, которое велось очень быстро.

В середине мая 1954 года директор строящейся Аркагалинской ГРЭС Н. Я. Солтовец предложил моему отцу перейти к нему на должность главного инженера. Отец дал согласие и 1 июня 1954 года выехал из Магадана в Мяунджу. Это был новый этап в работе и в жизни!

В Мяундже уже были построены двухэтажные жилые дома для строителей, а примерно в 500 м от поселка располагалась зона промышленного строительства. Она была обнесена колючей проволокой с многочисленными вышками и строго охранялась. В нее входили не только основные здания и сооружения, но и вспомогательные, и временные, в том числе и бараки работающих на строительстве заключенных. Вся эта огромная стройплощадка носила название «объект Д-2». Масштабы строительства были невиданными для «Дальстроя», стоимость объекта в 7–8 раз превышала стоимость самых крупных объектов, строящихся в то время в области. В Мяунджу отец приехал надолго, ему дали двухкомнатную квартиру, и в ноябре к

нему смогла приехать жена с детьми. Дети пошли в школу, жена устроилась работать учительницей.

После того, как новая станция выйдет на полную мощность, планировалось ликвидировать большинство старых, но пока они работали, специалисты на АрГРЭС перейти не могли. С июня по декабрь, месяц, назначенный для пуска первого котлоагрегата, для работы на станции по договорам начали прибывать люди со всех концов страны. Вся работа по устройству прибывших договорников легла на плечи дирекции станции – директора Н. Я. Солтовца, главного инженера Р. М. Гурвича, замдиректора по политчасти Нарышкина и замдиректора по хозяйству С. И. Каргопольцева. Объем работы был огромным. Помимо интенсивных производственных работ – строительства и монтажа – нужно было организовать трудоустройство, наладить быт. Дирекция работала по 12–14 часов, а перед пуском и по 19–20. Первый котлоагрегат был введен в эксплуатацию 12 декабря 1954 года, а 13 января 1955 года – первый турбоагрегат мощностью 25 МВт. «С этого дня Аркагалинская ГРЭС начала отдавать стране вложенные в нее миллионы». Устраняя дефекты проекта, монтажа, внедряя рационализаторские предложения, персонал станции добился снижения аварийности, через два года аварии, случавшиеся поначалу, прекратились. Со всей страны продолжали приезжать специалисты. Работы по строительству станции продолжались, 1-ю очередь закончили к началу промывочного сезона 1956 года. После этого начался процесс ликвидации старых станций. С 1960 года мой отец стал начальником АрГРЭС, а с июня 1961 года – ее директором.

Моя мама Нина Кирилловна родилась в станице Червленной Чечено-Ингушской АССР. Ее отец в первый же призыв ушел на фронт и пропал без вести в боях под Москвой. Бабушка Нюра с моей прабабушкой Анной, семилетней мамой и годовалой младшей дочкой переехали в Грозный, где бабушка устроилась на работу на кирпичный завод. Во время войны они жили тяжело, голодали. По словам мамы, от голода их спасла коза, кормилица, которую они очень берегли. После окончания семилетки мама закончила техникум, получила специальность бухгалтера. Работала по распределению в селе Тарумовка счетоводом. Была красавицей, замуж вышла в восемнадцать лет. С первым мужем, украинцем, старшим ее на восемь лет, жила у свекрови, в Грозном. С первых дней заботы о большом, крепком хозяйстве со свиньями, овцами, курами, индюками легли на плечи мамы. Из-за скверного отношения свекрови, которая считала ее неровней своему сыну, «из бедняцкой семьи», молодая семья решила отделиться. Как раз в 1954 году в Грозный приехали вербовщики с предложениями работы на предприятиях Крайнего Севера.

Так мама оказалась в Мяундже. Им дали комнату в двухэтажном жилом доме. На АрГРЭС она работала бухгалтером, потом техником в цехе КИП, инспектором в

отделе кадров, исполняющим обязанности начальника группы кадров. Долгое время у них не было детей, семейные отношения испортились.

У моего отца к этому времени в семье тоже было не все гладко. Дети выросли, старшие уже имели свои семьи, младшие были уже практически самостоятельными. Оказалось, что у них с женой осталось мало общего, появились недопонимание, ссоры.

У моих родителей начался служебный роман. Оба подали заявление на развод. Но если маму с первым мужем развели быстро, эпопея с папиным разводом продолжалась более трех лет. Его бывшая жена не хотела давать развод, дошла даже до Верховного Суда РСФСР. Все это длилось до тех пор, пока руководство не предложило моему отцу аналогичную должность директора Эгвекинотской РЭС на Чукотке.

Мое раннее детство прошло в поселке Озерный, тогда Иультинского района Магаданской области. Родилась я в роддоме райцентра Эгвекинот в заливе Креста. В те годы декретный отпуск длился всего три месяца, мама быстро вышла на работу, на станцию, а меня отдали в поселковые ясли, которые располагались на ближайшем к станции краю поселка, и во время рабочих перерывов кормящие матери бегали кормить детей. Труд всех жителей был так или иначе связан с ЭРЭС. Отец был директором Эгвекинотской районной электростанции, а, значит, и самым главным человеком в поселке. Я часто болела, и меня вскоре забрали из яслей, наняли мне няню, а потом на два года отвезли к бабушке в Грозный. Летом родители прилетали в длительный отпуск, забирали меня, бабушку, а иногда и мамину сестру с сыном, и мы ехали на машине или летели на самолете к Черному морю. Все северяне старались по максимуму использовать свои отпуска, привезти детей погреться на жарком южном солнышке после ледяных и ветреных чукотских зим.

Когда мне исполнилось три года, меня увезли обратно в Озерный, с этого времени я себя помню. Я ходила в поселковый детский сад, но часто болела, и меня оставляли дома, запирали на ключ. В обед мама прибегала меня накормить. В три с половиной года я научилась читать и дни напролет сидела с книжками, слушала пластинки со сказками, рисовала. А когда становилось особенно скучно, звонила по телефону маме или папе на работу. И его секретарь Любовь Иосифовна говорила: «У папы совещание». Если он был один в кабинете, брал трубку сам. Любовь Иосифовна Гофман и ее муж Ким Павлович Павлов переехали вместе с отцом с Мяунджи на новое место работы. Были такие люди, которые оставили работу на Аркагалинской ГРЭС и полетели на новое место жительства и работы в Озерный вслед за ним. А еще у нас была соседка по лестничной клетке, тетя Маша, она ждала ребенка и по просьбе мамы иногда стучала в дверь и спрашивала, как я там, не скучаю ли. И мы с ней через дверь разговаривали, иногда подолгу — я очень любила поговорить. Она мне даже сказки

рассказывала таким способом – она на стуле на лестничной клетке, а я под дверью в прихожей. Сейчас думаю, бедная женщина…

Садик я не любила. Воспитательницы мне казались строгими, игры – неинтересными, любимые игрушки были дома, книжки тоже. Днем я спала редко, тихий час мне не нравился, и приходилось тихо лежать в кровати, иначе следовало наказание – в группе была кладовка, куда после тихого часа складывали раскладушки, и туда, выключив свет, запирали на крючок нарушителей тишины. Однажды, после такого наказания я отказалась идти в сад. Дома оставить меня возможности не было, и мама идти заставила. На прогулке я подлезла под ограду и пошла на станцию – к родителям на работу. От садика до станции было километра полтора. Побег не удался, заметили и поймали. Правда, родители не ругали. Потом у меня появилась любимая воспитательница, с ее сыном мы дружили. К сожалению, имя ее я забыла, а вот Сережку Иванова помню.

На Чукотке я прожила до своих шести с половиной лет. Не так уж и много сохранилось в памяти. Папу я видела редко, вся наша жизнь вращалась вокруг станции. Помню, как он приходил или приезжал на служебной «Победе» вечером, часто, когда я уже спала. Но, если это случалось пораньше или в его редкий выходной, он всегда находил время почитать книжку или поиграть в кубики со мной и с моим двоюродным братом. Чаще всего мы вместе строили гараж для машинок, и я любила сам процесс строительства. У меня был замечательный набор разноцветных кубиков, который папа привез из московской командировки. Помню, уже после приезда «на материк» пришел контейнер с вещами, я не нашла там своего любимого набора и долго страдала. Оказалось, папа, уезжая, отдал большую часть моих игрушек в детский сад.

Из того, что он мне читал, больше всего запомнился отрывок из «Щелкунчика» Гофмана о путешествии Мари в сказочную кукольную страну. Город с домами из конфет и леденцов, Лимонадный ручей, Медовая река, пряничные дома, подушки из пастилы и прочие невиданные сахарно-марципановые изыски настолько поразили мое воображение, что я просила папу перечитывать сказку вновь и вновь. В его исполнении это звучало захватывающе.

Отец часто летал в командировки по области, в Магадан, в Москву. Всякий раз спрашивал, что мне привезти, и приезжал с роскошными подарками – игрушками, книжками. Хорошие книги свободно купить было невозможно, но для работников Крайнего Севера на предприятиях распространяли подписки, в том числе и на детскую литературу. У меня был обожаемый мною трехтомник Николая Носова с рассказами и повестями про коротышек и Незнайку, издания сказок с редкими иллюстрациями, книги по изобразительному искусству, детская энциклопедия в десяти томах, замечательно изданная серия «Жизнь животных». На книги денег никогда не жалели, и за всю жизнь отец собрал большую библиотеку.

Однажды он где-то купил двухтомник по обучению детей с нуля английскому языку. Папа вырос в классической дореволюционной семье. У него была няня, гувернантка, еще до школы его обучали языкам и музыке. Он считал, что ребенок из приличной семьи должен обязательно знать хотя бы один иностранный язык. Мне было шесть лет, и с этого времени начался мой кошмар, то бишь роман с английским. Ежедневно по полчаса, а лет с десяти и по часу, с семи до восьми вечера, до окончания десятого класса школы, то есть до семнадцати лет, папа проводил со мной урок. Не принималось во внимание ничего, урок английского – это было святое. Мама выходила на балкон и на весь двор кричала: «Мари-ина, английский!»

Это сейчас я бесконечно ему признательна. Без педагогического образования и методик, по доступным самоучителям и пластинкам отец сумел обучить меня языку так, что лет в десять-двенадцать я могла читать в оригинале книги, изданные в Англии. После того, как я браво прочитала английский стишок и сходу его перевела, посмеивавшиеся было надо мной одноклассники записались на английский поголовно. Единственное, страдало произношение – в течение многих лет разыскать носителя языка было проблемой. Но десятки лет спустя, впервые оказавшись в Англии, я с изумлением обнаружила, что, несмотря на некоторые трудности, почти все понимаю. В этот момент мне до слез было жалко, что папы больше нет на свете, и я не могу поделиться с ним впечатлениями и выразить свою благодарность.

Помню холодные и ветреные чукотские зимы. Неделями дула пурга. Меня несли на руках из детского сада, закутанную в кусок брезентовой ткани поверх шубы, так не доставал ветер. Иногда люди передвигались, держась за протянутую между домами веревку, иначе ничего не было видно, впереди на расстоянии метра все было белым-бело. Онажды мы упали в сугроб – папа со мной на руках, но я в своем коконе совершенно не пострадала.

После того, как утихала пурга, мы, дети, высыпáли на улицу. Весь поселок был ослепительно белым. Одноэтажные дома засыпáло с крышей, торчали только какие-то железные тонкие трубы. Однажды мы с двоюродным братом бродили по крыше, они с тетей как раз жили в этом доме. Было нам года по три с половиной. Не помню почему, но очень захотелось лизнуть такую трубу. Сами понимаете, чем это кончилось. Я стояла с высунутым языком, прилипшим к металлу, и орала на всю улицу. Хорошо, мимо проходил знакомый, отогрел дыханием мой язык и отнес меня домой.

Со станции приезжал бульдозер, народ брался за лопаты. Все, мой отец в том числе, расчищали улицы, а к дверям домов прокапывали туннели. С той стороны, откуда дула пурга, двухэтажные дома засыпало под крышу. Весь снег убрать было невозможно, проходы к подъездам разгребали, а с высоты второго этажа получались роскошные снежные горки, с которых мы катались на санках или на фанерках. Снег был такой плотный, что из него можно было вырезать кирпичики, из которых

получались отличные крепости и снежные домики в рост человека. Одевали нас на прогулку, как полярников: свитер тонкий, свитер толстый, рейтузы тонкие, штаны теплые, двое носков, унты из собачьего меха или валенки, поверх штаны из брезента на резинках вверху и внизу, чтобы снег не попадал, две шапки, тонкая и меховая из цигейки, зимнее пальто или шуба, двое рукавиц, и – апофеоз! – брезентовый плащ с капюшоном и шарф.

Сразу за домами начиналась тундра, совершенно безлесная, каменистая, мшистая, с озерами, окруженными низкими красноватыми кустиками. Весной и летом она покрывалась цветами – сибирскими маками, желтыми и оранжевыми, голубыми коврами незабудок, розовато-сиреневыми – багульника. Нам с братом и другими детьми разрешали гулять там при условии, что не будем далеко уходить от дома. Наши мамы могли видеть нас в окно.

Холмистые участки были изрыты норками. Около них часто столбиками стояли серенькие евражки – арктические суслики. Они были такие милые, толстые, их так хотелось поймать и потискать! Но сколько мы ни пытались подкараулить их у разных норок, ничего ни разу не получилось. Однажды папа привез мне из Магадана книжку эскимосских сказок. Во многих из них главным героем был евражка – хитрый, ловкий, который непременно оставлял в дураках всех врагов и выходил победителем благодаря своей сообразительности.

Очень много было брусники и грибов. Прямо там же, за домами, к концу лета краснели полянки брусники. Если уйти подальше в тундру, на заболоченных местах росла морошка. Из грибов были, в основном, подосиновики, их яркие оранжевые шляпки виднелись издалека. Грибы в тундре растут практически без ножек – они очень короткие, поэтому собирают только шляпки.

В детстве мне очень хотелось завести какого-нибудь домашнего питомца. Почему-то совсем не помню кошек и собак в поселке, ни у кого не было. Наверно, их невозможно было привезти с «материка», основным транспортным средством были самолеты. Собаки были только у чукчей, лохматые северные ездовые, похожие на мишек. У нас же дома были рыбки в аквариуме. Не знаю, как и откуда их привезли, ими увлекался папа, сам их кормил, менял воду и пытался приобщить меня к этому делу. Но это было совсем не то. Я мечтала, чтобы был кто-нибудь пушистый, которого можно гладить и держать на руках. При станции было подсобное хозяйство с теплицами, фермой, птичником с инкубатором. Жители поселка покупали в птичнике цыплят и выращивали их дома. И вот однажды мама принесла маленького желтого цыпленка и посадила его в большую кастрюлю. Подразумевалось, что это теперь такой домашний питомец. Пока он был маленький и пушистенький, мне он очень нравился. Через пару месяцев он вырос, получил кличку Цыплак, покрылся белыми перьями, лапы его вытянулись, он начал взлетать и клеваться, и я стала бояться заходить на

кухню. Кончилось все печально – Цыплак вспорхнул на открытую форточку, вылетел на мороз и замерз.

Еще помню, как папа брал меня с собой на рыбалку. В те годы было такое изобилие дичи в тундре и рыбы в реках и озерах, что увлечение охотой и рыбалкой было всеобщим. Почти в каждой семье было охотничье ружье, рыболовная сеть. По выходным от станции выделялся транспорт, и мужчины уезжали на весь день.

В одну из таких поездок напросилась и я. Меня взяли, потому что на этот раз ездили куда-то недалеко, и, помимо мужчин, были еще и женщины. Приехали на широкую речку, всю в порогах. Она была такая мелкая, что можно было ходить по воде, конечно, в резиновых сапогах. Мне папа не разрешил лезть в воду, и мама поставила меня на камень, на берегу, с которого все было видно.

Мужчины растянули сеть поперек и перегородили реку. Почти сразу в нее набилось огромное количество рыбы. Чешуя небольших, очень красивых рыбок отливала зеленым и розовым. Одну посадили в стеклянную банку с речной водой и дали мне, на обратном пути я не могла на нее налюбоваться. Позже она, наверное, разделила участь остальных.

С Чукотки мы с мамой уехали в 1969 году. В Калинине, нынешней Твери, в кооперативном доме получили квартиру. В планах было вернуться в Озерный, продолжать жить и работать на Севере. Неожиданно у меня обнаружили болезнь почек, и родители приняли решение – в преддверии поступления в первый класс мама и я остаемся «на материке», а папа через год, имея тридцать лет северного трудового стажа с надбавками, что давало право выйти на пенсию в пятьдесят пять лет, приедет к нам.

Когда я родилась, моему отцу было сорок восемь. Поэтому мои воспоминания преимущественно относятся к постсеверному периоду, когда он уже стал пенсионером. Зато я уже была постарше, да и он мог уделять мне больше внимания.

Наш кооперативный дом называли «магаданским», жильцы – бывшие северяне из Магадана, Магаданской области, Чукотки, Колымы, выйдя на пенсию и переехав «на материк», после суровых условий Крайнего Севера с удовольствием стали «копаться в земле» – заниматься цветоводством, садоводством. Возле дома разбили живописные клумбы, которые цвели с ранней весны до поздней осени, высадили сирень и жасмин, вишни, сливы, яблони. В нашем микрорайоне построили еще «норильский», «мурманский» дома, их жильцы окружили такой же красотой. Ежегодно в ДК проводилась выставка цветов, где жилищно-строительные кооперативы домов северян неизменно были победителями. При ЖСК велась активная общественная жизнь – субботники по благоустройству территорий домов, выставки детского рисунка, различные мероприятия. «Северные» пенсионеры были еще молодые, активные. Летом их дети, работавшие на Крайнем Севере, привозили на каникулы

внуков. Во дворе до позднего вечера звучали детские голоса. Моего отца выбрали председателем правления ЖСК, которым он руководил с перерывами с 1970 по 1999 год. Он занимался привычной работой по ремонту и обслуживанию дома и быстро стал авторитетом для жильцов. Люди шли к нему со своими проблемами – за советом, помощью, добрым словом. Сколько помню, к нам постоянно звонили в дверь. Папа, так же, как и на станции, постоянно был занят – в конторе ЖСК или за своим столом дома.

Наш шестидесятиквартирный дом был дружный, все друг друга знали. Все наши детские проказы быстро выплывали наружу и становились известны родителям. В школе было то же самое – папа состоял в школьном родительском комитете, уйти от его всевидящего ока мне удалось, только поступив в институт. В семье авторитет отца соблюдался неукоснительно, со многими вопросами мама отсылала меня к нему. То же повторилось, когда у меня появились дети. Дедушкино слово было для них законом. Дедушка знал все на свете, пристрастил их к чтению, обучил игре в шахматы, всегда находил время для внуков.

Часто приезжали в гости бывшие сослуживцы и друзья родителей – по Мяундже, Магадану, Озерному – Хмелевы, Овсянниковы, А. А. Астахов, к сожалению, помню не всех. К тому времени кто-то переехал на «материк», кто-то заезжал проездом в отпуск или по дороге обратно, на Север. Приходили друзья семьи еще с Озерного, Соболевы, жившие в соседнем подъезде. Накрывался роскошный стол, доставались фотоальбомы, звучал магнитофон или ставили пластинки, взрослые увлеченно вспоминали былые дни, а мы, дети, под шумок, ускользали во двор. Музыка включалась соответственно вкусам гостей. Слушали, например, Вадима Козина. С 1945 по 1950 годы он отбывал срок в Магадане, где работал в Магаданском музыкально-драматическом театре, был страшно популярен не только в Магадане, но и по всему Северу, а после освобождения ездил с концертами по Союзу. Для папиных ровесников звучали песни Петра Лещенко, «Черные глаза», «Чубчик», «У самовара». Со времен Озерного помню песни Высоцкого, которые слушали гости помоложе.

По приезде с Севера мы много путешествовали по Калининской области. Летом нагружали машину палаткой, надувной резиновой лодкой, ехали на озеро Селигер, вдоль Волги. Разбивали лагерь и жили походной жизнью. Места были очень красивые – сосновые чистые леса, цветочные поляны, река или озеро. Папа ловил рыбу, мы с мамой собирали землянику, чернику, малину, грибы. Готовили на маленькой бензиновой плитке. Ночевали в шикарной большой польской палатке «Гдыня» с прихожей и двумя подвесными спальнями. Потом из обычных кухонных досок папа смастерил складной домик. В разборном виде его грузили на багажник на крыше машины. В собранном виде это был уютный крепкий домик, внутри ставились две раскладушки для родителей, моя, узкая, подвешивалась вторым этажом. Когда мы

выезжали в путешествие, загруженные всем этим имуществом, наша синяя «Волга» проседала и кряхтела. Сколько дорог мы на ней покорили! Это была «болезнь» всех северян – удовлетворение многолетней тоски по нормальному жаркому лету с цветами и высокой травой, возможности искупаться в теплой речной или озерной воде. Когда моего четырехлетнего двоюродного брата Вову привезли в отпуск к бабушке в Грозный после долгой северной зимы, он залез на дерево и стал с восторгом рвать листья и запихивать их себе за ворот. За год или полтора, проведенные на Чукотке, он уже забыл, какими бывают нормальные деревья.

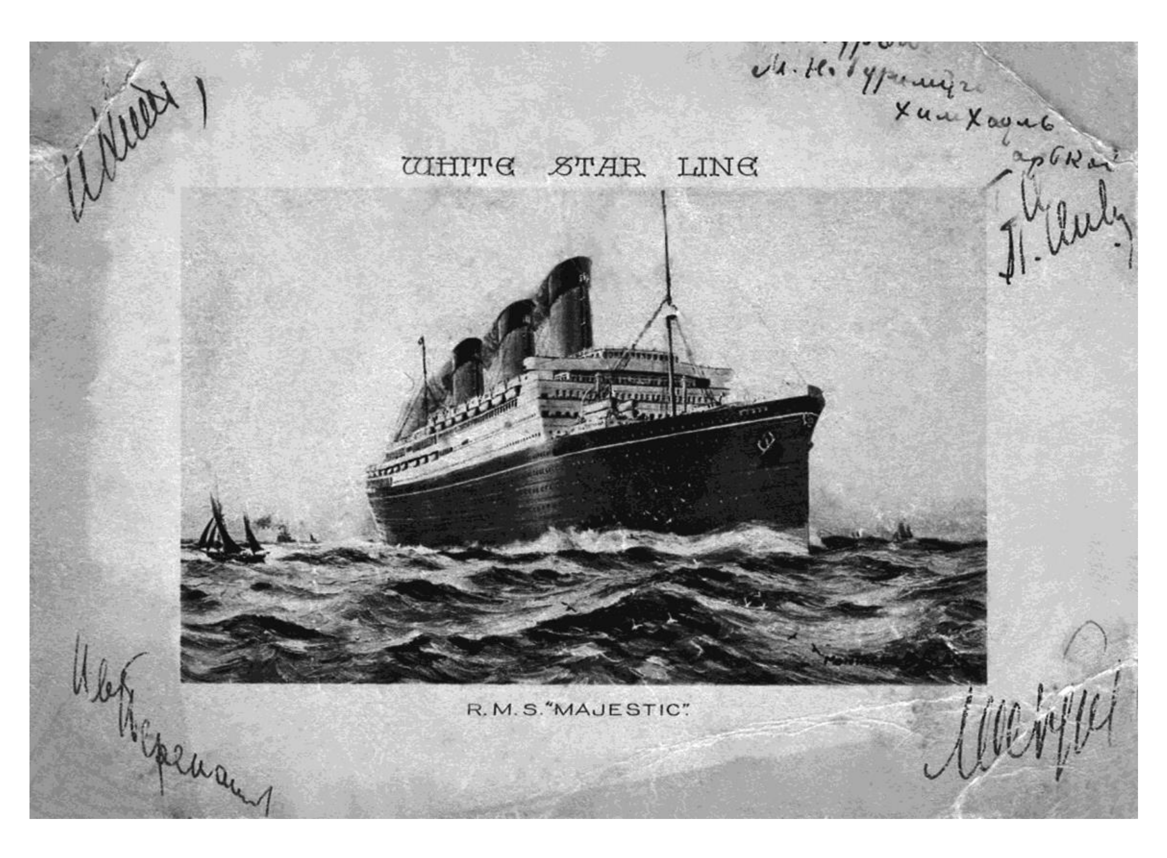
Мой отец, Роман Моисеевич Гурвич, умер 28 октября 2002 года, 27 июня 2015 года ушла мама. Я уже давно живу не в Твери и даже не в России. Но дети тех, кто работал вместе с ними или жил рядом, тогдашние школьники, сохранили самые счастливые впечатления о «северных временах» и по-прежнему делятся воспоминаниями. С большим уважением говорят о моем отце и его делах в бытность его директором Эгвекинотской РЭС. Тепло вспоминают всегда готовую помочь маму, отца как председателя ЖСК-74 в поселке Химинститута Твери и просто как отзывчивого, душевного, мудрого человека. Таковы были тогда души и чувства, как писала Марина Цветаева. Бесконечно благодарна моим родителям и я, и мои дети, которым повезло иметь в жизни таких дедушку и бабушку.

Хочется верить, воспоминания Романа Гурвича приоткроют для читателя далекие, ушедшие в историю, полные труда и энтузиазма годы освоения Крайнего Севера, а возможно, и вдохновят на новые свершения плеяду будущих подвижников.

17.05.2022



Моисей Натанович Гурвич с женой, Евой Яковлевной и сыном Романом. Харьков, 13 сентября 1925 года.



Подарок Моисея Гурвича сыну – билет на пароход «Маджестик» от 4 ноября 1925 года из Саутгемптона в Нью-Йорк с подписями всех членов делегации.



Во дворе на улице Хавской. Слева направо во втором ряду – Роман Гурвич, Моисей Натанович Гурвич, его супруга, Ева Яковлевна, обнимает дочь Наталью. Женщина с девочкой – неизвестные. Москва, 1934 год.

Введение

ЗАМКНУТЫЙ КРУГ

Внутренняя потребность — подвести итоги прожитого, я думаю, наступает у каждого человека. Опыт прошлого нужен и сегодня, и завтра.

К осени 1937 года обстановка в Москве складывалась все сложней и становилась невыносимой. Все ходили, как по какой-то натянутой струне, готовой лопнуть в любую минуту. Кругом шли аресты. Уже были арестованы многие известные всей стране партийные и государственные деятели, некоторых уже не было в живых. Под массовые репрессии попали, в первую очередь, участники революции, старые большевики, партийные и военные руководители. Постепенно волна репрессий разошлась по всей стране, по все более удаленным от центра областям и окраинам, проникая в самые глухие сельские районы и захватывая миллионные массы самых разных слоев нашего общества. Не было почти ни одной организации или учреждения, предприятия или колхоза, в которых вдруг не оказалось «врагов народа». Самое страшное было то, что люди, которых не коснулась лично эта ужасная судьба, не коснулась ни их родных, ни близких друзей, слепо верили в законность, справедливость и неизбежность происходящего.

Многие работники наркоматов, научных институтов и вузов, с которыми по работе был связан мой отец, были арестованы. Такая же участь постигла и многих старых знакомых, с которыми наша семья дружила по пятнадцать и более лет.

Отец, Моисей Натанович Гурвич, инженер-химик по специальности, окончил в 1913 году Петербургский химико-технологический институт. Еще со студенческих лет принимал участие в революционном движении. После революции как специалист был направлен на Украину

восстанавливать химическую и угольную промышленность. В 1920 году вступил в РКП(б).

До 1927 года был управляющим треста «Химуголь» в Харькове. С 1927-го в Москве — заместителем начальника «Всехимпрома», директором Углехимического НИИ, председателем Всесоюзного химического общества и ректором Московского химико-технологического института им. Д. И. Менделеева, председателем химической секции Госплана СССР. Позже он принял решение перейти с работы в руководящих органах на производство и стал главным инженером на одном из химических комбинатов в Москве.

Работал он всегда очень много. Домой приезжал в десять-одиннадцать часов вечера, утром, уже в половине восьмого, уезжал на работу и даже дома не отрывался от своих деловых бумаг. Вся жизнь была посвящена делу, работе…

Вскоре неприятности обрушились и на отца. Нашлись подлецы, клеветники, написавшие анонимный донос. Началось партийное расследование. Отец нервничал, не спал ночами, прислушивался к каждой подъезжающей к дому автомашине. Работать ему стало тяжело. Мы были готовы к самому худшему. Мать и я уговаривали его бросить все, уехать куда-нибудь подальше от Москвы, переждать, когда все кончится, но он ругал нас: «Куда я поеду? Я ничего не совершил, за мной нет никакой вины. Я коммунист и не могу до окончания рассмотрения дела в партийной организации покинуть завод». Так называемое «дело» так и не было рассмотрено его присутствии. Все произошло внезапно и просто.

Около шести часов вечера, 8 марта 1938 года, когда дома, кроме меня, никого не было, отец приехал после работы не один. С ним из заводской «Эмки» в защитной форме, со знакомой всем эмблемой щита и меча на рукаве вышел сотрудник НКВД. Оба они молча прошли в кабинет

отца, потом, через некоторое время, сотрудник вышел оттуда и, представившись следователем, обратился ко мне:

— Вы комсомолец?

— Да.

— Кем и где работаете?

— Старшим инженером-конструктором на заводе «Парострой».

— Вы не волнуйтесь. Мы с вашим отцом должны сейчас уехать в УВД. Там проходит следствие по одному делу, требуется очная ставка. Ваш отец нужен как свидетель. Это займет два-три дня, не больше. Вы можете об этом ничего не сообщать на своей работе.

Отец вышел из кабинета бледный, приободрил меня, просил успокоить мать, когда вернется с работы, уложил в портфель необходимые вещи, и они уехали. Не знаю до сих пор, был ли у сотрудника органов ордер на арест отца или он обманул нас, возможно, что и не было. Обыск не производили, ни в кабинете, ни в других комнатах. Как я потом узнал, он говорил отцу, что, хотя у него есть такое поручение, обыска он делать не будет. Мы были воспитаны на полном и безусловном доверии к работникам НКВД. Сотрудник был предельно вежлив…

Через час пришла с работы мать. Она была на торжественном вечере, посвященному международному женскому дню 8 марта!

Я ей все рассказал. Она, как была в пальто, так и села обессиленная на стул в прихожей. Застонала от горя, закрыла лицо руками. Она поняла все: «Я его больше не увижу!..» А я, еще молодой и глупый, говорил ей слова утешения, о том, что все это недоразумение, что отец вернется через два-три дня, и все будет хорошо…

Отец не вернулся. Вскоре мы узнали, что он находится под следствием в тюрьме на улице Матросская тишина. Потом его перевели в Лефортовскую тюрьму. Свиданий не давали, но передачи принимали. Не прошло и десяти дней после ареста отца, как меня вызвал к себе

заместитель директора завода по кадрам. Он тоже носил форму работника НКВД. Ему уже все было известно о моем отце. «Что у вас с отцом?» — спросил он. Я ему рассказал о том, что произошло, при каких обстоятельствах, сказал, что полностью уверен в его невиновности.

По наивности мне показалось, что он тоже этому верит. Он сказал: «Вы можете остаться работать на заводе в той же должности, но перейдете работать из специального конструкторского бюро в общее». Меня это вполне устраивало. Оба КБ помещались рядом на одном этаже и подчинялись одному и тому же начальнику. В КБ завода «Парострой» у главного конструктора З. Л. Берлина, автора известных паровых котлов Шухов-Берлин, куда я поступил работать сразу после окончания Московского энергетического института в 1937 году, работали еще несколько выпускников МЭИ. Среди них Владимир Алексеевич Кириллин и Александр Кондратьевич Леонов, выпустившиеся в 1936 году и Александр Ефимович Шейндлин, окончивший в 1937 году. Кто мог тогда предположить, что В. А. Кириллин и А. Е. Шейндлин станут впоследствии академиками с мировыми именами, что Кириллин в 1965 году займет высокий пост заместителя председателя Совета Министров СССР и председателя Государственного комитета Совета Министров СССР по науке и технике, а Шейндлин станет директором Института высоких температур АН СССР. Для нас они тогда были просто Володя Кириллин и Сашка Шейндлин… Мы продолжали работать на заводе, А. К Леонов в начале 1938 г. уехал работать куда-то на Север.

***

Жили мы вместе: отец, мать, сестра одиннадцати лет, я с женой и двухлетним сыном. Жена ждала второго ребенка. С арестом отца нарушилась вся наша жизнь. Его комната была опечатана. Потом в нее вселили семью из трех человек. Материально стало трудно. В ноябре 1938

года я перешел работать в «Гипрозолото» Наркомцветмета, где занялся проектированием электростанций для золотой промышленности Урала, Казахстана и Сибири. Здесь я получил хороший практический опыт по своей специальности теплоэнергетика. В энергоотделе «Гипрозолото» меня встретили хорошо. Начальник отдела Н. Державин, опытные инженеры В. М. Глушановский и Н. П. Будяк охотно делились со мной своими знаниями. Обстановка была благожелательной и дружной. Уже через год меня назначили главным инженером проектов.

В мае 1939 года матери сообщили в окошечке приемной НКВД, что по решению Особого совещания отцу дали пять лет исправительно-трудовых лагерей «по подозрению в связях с международной буржуазией». Обвинение было абсурдным. Следствие не могло ни к чему прицепиться, поэтому, видимо, и была выбрана такая издевательская формула обвинения. Меньше пяти лет Особое совещание при НКВД СССР обычно не давало.

Потом отец писал нам уже из лагеря в Медвежьегорске, мать посылала ему письма, посылки. Семьи многих арестованных также подвергались репрессиям и высылались в Казахстан, на Урал, в Сибирь. Некоторые из жен получили статус «член семьи врага народа» и были тоже заключены в лагеря. В 1955 году отец был полностью реабилитирован. Посмертно.

Многие из наших тоже пострадавших знакомых, считали, что пять лет, полученные отцом, разрешение на переписку с ним, семья, оставленная в Москве, — все это просто «счастье» по сравнению с другими, у которых мужья и отцы получили десять лет без права переписки, а жены отправлены в ссылку или в лагерь.

Волна арестов летом 1939 года стала спадать. В народе это объясняли тем, что всех, кого можно было, уже забрали. Но наверху тоже

происходили какие-то процессы. Говорили, что на пленуме ЦК, о котором в печати не сообщалось, Сталин якобы сказал, что уже хватит…

Надвигались новые, еще более грозные, события, 1 сентября 1939 года началась мировая война, а с ноября 1939-го по март 1940-го — война с финнами. Меня как военнообязанного уже дважды вызывали на призывную комиссию в военкомат, но не призвали, а пока зачислили в запас. У нас уже было двое детей. Чтобы обеспечить семью, приходилось много работать по вечерам в разных проектных организациях. В перспективе ничего хорошего ожидать было нельзя.

Муж одной нашей знакомой уже три года работал по трудовому договору в Магадане, в проектном отделе. Когда он был в отпуске в Москве, мы от него многое узнали о жизни и условиях работы в Магадане и в других районах Колымы. Созрело решение поехать на Крайний Север.

В Москве, в Лубянском пассаже, помещался трест «Дальстройснаб». Его отдел кадров занимался заключением трудовых договоров с желающими работать в «Дальстрое» в Магадане. 29 апреля 1940 года я заключил трудовой договор сроком на 28 месяцев (на три года, из них 8 месяцев отпуска), на должность старшего инженера по проектированию, а 5 мая выехал из Москвы поездом во Владивосток. Семья осталась в Москве. По условиям договора ее можно было вызывать только через год работы на Севере. Поезд шел десять суток. По радио мы слышали последние известия с фронтов на Западе. За эти десять суток Германия заняла Бельгию, Нидерланды и вторглась во Францию…

В транзитном городке «Дальстроя», на Северной горке во Владивостоке скопилось несколько сот человек, направляющихся на Колыму. Среди этой массы людей были хозяйственные и партийные работники, военнослужащие, инженеры и техники, служащие и квалифицированные рабочие, едущие впервые и возвращающиеся из отпуска. Пожилые и молодые, семейные и одинокие, серьезные и

легкомысленные, мужчины и женщины, пьющие и непьющие… Вся эта разношерстная публика две недели бродила по Владивостоку, гудела в транзитном городке, ожидая первого в эту навигацию парохода. Наконец, 30 мая пароход «Уэлен» отчалил от мыса Чуркина и взял курс на Север.

«Уэлен» был грузовым судном и ничего, кроме наскоро сколоченных из нестроганых досок двухярусных нар в твиндеке, никаких удобств для пассажиров не имел. Обычно «Уэлен» и другие грузовые пароходы «Дальстроя», как например «Джурма» и «Дальстрой» перевозили заключенных, а вольнонаемных пассажиров перевозил тоже принадлежащий «Дальстрою» пассажирский пароход «Феликс Дзержинский». Но последний отплывал только через неделю, а нас, двести человек, чтобы разгрузить «транзитку», отправили на «Уэлене».

Японское море было спокойным и теплым. Ярко светило солнце. На третий день прошли пролив Лаперуза. Совсем близко, справа, был виден гористый берег самого северного японского острова Хоккайдо.

Охотское море встретило густым туманом. Мы шли тихим ходом, постоянно подавая гудки. В спертом воздухе твиндека жизнь шла своим чередом. В одном углу резались в карты, в другом — выпивали, в третьем «крутили» любовь искательницы приключений, успевшие сменить за время путешествия от Москвы несколько «женихов». Лучше всего было на палубе, где, несмотря на туман, можно было подышать морским воздухом, полюбоваться на чаек и тихие серые волны. Иногда вдали по вертикальным столбиками воды мы узнавали китов.

Никто во Владивостоке нас не предупредил о необходимости запастись своими продуктами на все дни плавания до Нагаева. На третий день, когда ни у кого уже ничего не осталось, вдруг выяснилось, что нас никто и не собирался кормить. У команды запас продуктов был на нас не рассчитан. Эти дни нас снабжали только кипятком. Разразился скандал. Срочно собрали партийно-комсомольское собрание, на него вызвали

капитана и старшего помощника. После длительных препирательств с ними решили радировать в Магадан о создавшемся положении. Одновременно выяснилось, что у большинства нет даже денег, чтобы платить за питание. Через несколько часов капитан получил по радио указание начальника «Дальстроя» Ивана Федоровича Никишова, чтобы команда судна кормила нас до прибытия в порт Нагаева по спискам в кредит. Срочно составили списки и мы, получая еду в камбузе, трижды в день расписывались за каждую выдачу.

Нужно было проявить немалые способности, чтобы с миской жирноватого кипятка с одной плавающей в нем макарониной пройти, балансируя на покачивающейся скользкой палубе от камбуза на корме до спуска в трюм, спуститься по крутой лестнице и добраться до своих нар в твиндеке. Но это все-таки было «питание».

В северной части Охотского моря мы с удивлением встретили многочисленные плавающие большие и малые льдины. Для нас лето началось еще полтора месяца назад в Москве, а здесь на вершинах сопок, показавшихся вдали, еще лежал снег. Наконец, на восьмые сутки «Уэлен» вошел в защищенную сопками, глубоководную, протяженностью более 16 км бухту Нагаева. Здесь мог бы разместиться целый флот.

«Уэлен» пришвартовался к единственному деревянному пирсу с левой стороны бухты, спустили трап, и новое пополнение колымчан со своими скромными пожитками стало сходить на берег. Шел дождь. Вдоль причала, накрывшись мешками, углом одетыми на головы и плечи, насмешливо разглядывая прибывших, молча стояла длинная шеренга заключенных — портовых грузчиков.

Как назло на середине трапа один конец ручки моего чемодана оторвался, я едва успел подхватить его, не дав ему упасть в воду. Происшествие вызвало общий хохот и насмешки встречавших. Подали грузовые машины и под непрекращающимся дождем в открытом кузове

нас повезли в город. Большинство поселили в транзитном городке на Парковой улице, а нескольких человек, в число которых попал и я, привезли к транзитной палатке, стоящей в глубине двора, позади продовольственного магазина №1 на улице Коммуны. В стандартной брезентовой палатке 7x21 метр по обе стороны, поперек к боковым стенам, стояли более тридцати железных кроватей. В центре, вдоль прохода — длинный стол со скамейками. В палатке в ожидании парохода жили приехавшие из «тайги» и выезжающие на «материк» освободившиеся бывшие заключенные, семейные и одиночки. Здесь поселились и мы.

На следующий день прибывших с парохода «Уэлен» собрали на первом этаже двухэтажного деревянного П-образного здания на Пролетарской улице, где помещалось Главное управление строительства Дальнего Севера — ГУСДС НКВД СССР. Заместитель начальника Политуправления полковник В. Ф. Белов провел с нами, как это делалась со всеми вновь приезжающими договорниками, непродолжительную беседу. Первыми его словами были: «Колыма – это большой концентрационный лагерь, где государственные преступники трудом искупают свою вину перед Родиной. Вы всегда должны помнить, что вокруг вас и вместе с вами будут находиться и работать заключенные, враги народа. Вы не должны иметь с ними никаких личных отношений, не должны помогать им, ни в переписке, ни в получении для них посылок, ничего не покупать и не передавать им. Все отношения с ними должны носить только служебный, производственный характер в пределах их рабочего времени. За связь с заключенными вы можете быть привлечены к ответственности».

Далее он рассказал о суровых природных условиях края, о развернувшемся строительстве Магадана, автотрассы, идущей из города вглубь страны на север, к верховьям реки Колымы, о приисках и поселках,

растущих в «тайге». Беседа произвела впечатление. Примолкли многие оптимисты и «романтики». Нашлась среди прибывших группа людей, которые, познакомившись в течение двух-трех дней с обстановкой, решили тут же расторгнуть договор и вернуться обратно. Они телеграфировали своим родственникам и друзьям, запросили у них денежную помощь, вернули «Дальстрою» подъемные и ближайшим пароходом уехали обратно во Владивосток. Но таких было немного: семь или восемь человек, в основном, ленинградцы.

После беседы в Политуправлении все разошлись по разным предприятиям и учреждениям, куда имели направление на работу.

Глава 1
ПЕРВЫЕ ГОДЫ
Магадан
(1940–1941)

Я направился на Школьную улицу в «Колымпромпроект». Помещался он в двухэтажном деревянном здании, на правой стороне, немного дальше существующего здания драмтеатра. Начальник его Н. П. Крыжановский и главный инженер Н. И. Щигорцев направили меня в теплотехническое отделение. На втором этаже, в комнате, площадью не более 25 $м^2$, занимаемой теплотехниками, за чертежными столами теснились десять человек.

Восьмого июня 1940 года я впервые вошел в эту комнату, рассчитывая отработать не более 28 месяцев. Но жизнь полностью изменила эти планы. Приехал я в Магадан двадцатипятилетним комсомольцем, совсем еще молодым специалистом с трехлетним стажем, а уехал… пенсионером 1 сентября 1970 года, проработав на Колыме и Чукотке без перерыва более тридцати лет!

Первым, кого я встретил в этой комнате, был Александр Кондратьевич Леонов, мой старый товарищ по институту и совместной работе в КБ завода «Паространой» в Москве. Наши пути снова пересеклись, на другом конце земли, в другом полушарии. С 1938 г. мы ничего не знали друг о друге, и встреча была неожиданной. Хорошо на далекой и незнакомой земле встретить старого друга по студенческой скамье!

В теплотехническом отделении «Колымпромпроекта» было сосредоточено проектирование всех электростанций, отопительных котельных и различных тепловых установок для всех многочисленных предприятий «Дальстроя», расположенных на огромной территории его деятельности, от Хандыги на Алдане, на западе и Берингового моря на востоке, от Охотского моря на юге до Восточно-Сибирского и Чукотского морей на севере. Здесь велось проектирование во всех его стадиях и конструирование нестандартного оборудования, которое изготавливали на Магаданских заводах. Небольшой, но высококвалифицированный коллектив отделения выполнял колоссальный объем работ. При этом руководство «Дальстроя» давало очень сжатые сроки.

К моему приезду в отделении, кроме А. К. Леонова, работали по договору А. К. Климов, Л. В. Мешковская, М. В. Панкратьев, М. В. Щелкановцев и С. Шипков Руководил отделением Михаил Владимирович Панкратьев, который одновременно был секретарем партийной организации «Колымпромпроекта» и больше занимался партийными делами, чем проектированием. Мне, назначенному вначале старшим, а потом бригадным инженером, приходилось фактически руководить работой отделения. В декабре 1940 года Панкратьев, сдав мне дела, уволился по окончании срока договора и уехал на «материк». Анатолий Кузьмич Климов, техник-теплотехник по образованию, работавший здесь уже два года, главный инженер проекта Тасканской паротурбинной электростанции ТЭС-3, был целиком занят этим объектом, так как он уже

строился, и требовалась масса рабочих чертежей от всех отделов «Колымпромпроекта».

Раньше других, еще в 1932 году приехала работать на Колыму техник-механик Лидия Васильевна Мешковская. Первым местом ее работы был поселок Усть-Утиная, где размещалось Управление горнопромышленного строительства /УГПС/. В 1938-го УГПС было ликвидировано и в связи с организацией ГУСДС, и его бывшие работники переехали в Магадан. С ними переехала в Магадан и Л. В. Мешковская. В «Колымпромпроекте» она работала сначала техником, потом инженером по проектированию. Занималась, в основном, разработкой сложных рабочих чертежей обмуровок котлов, трубопроводов, тягодутьевых установок и так далее. А. К. Леонов работал старшим инженером отделения, выполнял расчеты, составлял тепловые схемы, разрабатывал конструкции наиболее сложного нестандартного оборудования. Сергей Щипков был самым молодым из нас, энергичным и способным инженером, очень жизнерадостным, любил юмор и всегда всем поднимал настроение. К великому общему горю жизнь его оборвалась нелепо и трагически. В один из выходных дней он с группой своих друзей выехал на 47-й километр трассы и утонул во время купания. При мне он работал всего около двух месяцев. Василий Михайлович Щелкановцев, инженер-механик лет пятидесяти, сильно отличался от всех остальных и своим многолетним опытом, и возрастом. Его любимым делом были дизельные установки, проекты которых он выполнял один, от начальной стадии — проектного задания, до последнего рабочего чертежа.

Кроме договорников, в отделении работали четверо квалифицированных инженеров-теплотехников из числа заключенных: П. И. Рязанов, И. И. Пищулин, Таран и Абрамов, имени и отчества их уже не помню. Вскоре, уже при мне, к ним присоединился Юрий Николаевич Флаксерман, которого я хорошо знал еще по Москве с 1935-го, когда

студентом проходил практику на ТЭЦ №9, где он был директором. Он строил эту ТЭЦ — первую станцию с высоким давлением пара в СССР. В кругах энергетиков его все знали как крупного теплотехника, работавшего еще в Главэнерго Наркомтяжпрома у С. К. Орджоникидзе, одним из первых внедрившего высокое давление на электростанциях Союза, и наше поколение считало его одним из своих учителей.

Совершенно случайно мой знакомый, новый главный механик Магаданского авторемонтного завода С. М. Фильштинский, с которым мы вместе приехали на Колыму на «Уэлене», сказал мне, что в котельной АРЗа есть один зэк, хороший теплотехник, а работает на угольном складе — грузит вагонетки углем и катает их в котельную…

Узнав, что это Ю. Н. Флаксерман, я через Крыжановского настоял на переводе его к нам в «Колымпромпроект». Наше ходатайство было удовлетворено, и вскоре он появился в нашем теплотехническом отделении.

С приходом Ю. Н. Флаксермана работать стало намного легче. Он обладал большими знаниями и опытом, живым умом, умением работать в этих сложных для него условиях, срабатывался с людьми самого различного толка. Все они в середине 1950-х были полностью реабилитированы. Большинства уже нет в живых. Ю. Н. Флаксерман освободился еще в 1946 году, был вызван в Москву, некоторое время работал в Эстонии в «Газсланцестрое», но вскоре был переведен в Минэнерго, где более тридцати последующих лет проработал экспертом технического совета, написал много книг по энергетике. Проекты всех крупных тепловых электростанций СССР прошли его экспертизу, и нет в Минэнерго работника, который не ценил бы его авторитета.

И вольные сотрудники, и работающие совместно с нами заключенные работали рука об руку дружно и сплоченно, эта товарищеская обстановка способствовала нашим общим успехам и, в

какой-то степени, облегчала участь этих невинно пострадавших в период «культа личности» людей.

***

До 1931 года «Союззолото» в крайне тяжелых условиях вело старательскую добычу золота, но кроме передвижных дизельных и локомобильных установок, никакой энергетики на Колыме не существовало.

Постановлением Совета Труда и Обороны СССР 13 ноября 1931 года был создан Государственный трест по промышленному и дорожному строительству в районах верхней Колымы — трест «Дальстрой». В 1938 году он был преобразован в Главное управление строительства Дальнего Севера /ГУСДС/ НКВД СССР.

К 1940 году, всего за восемь лет, «Дальстроем» была проделана колоссальная работа по освоению края, по созданию его инфраструктуры.

На пустынной и необжитой земле были созданы морской порт Нагаева, признанный с 1939 года городом Магадан, колымская автотрасса более чем 600 км со всеми поселками, существующими и новыми, крупными автобазами, мост через реку Колыму. Горнопромышленные управления: Южное в Оротукане, Северное в Ягодном, Западное в Сусумане, Юго-Западное в Сеймчане с десятками приисков, рудники и обогатительные фабрики, заводы в Магадане, Марчекане, Оротукане, Спорное, электростанции в Магадане, Атке, Мяките, Стрелке, Оротукане, Спорное, Усть-Утиной, Усть-Таскане, Берелехе, Аркагале, Бутугычаге, Детрине, Зырянке, Хеникандже и др., не считая передвижных установок, линии электропередачи 35 и 6 киловольт, угольные шахты на Аркагале, Зырянке, Эльгене, Хасыне, Кадыкчане.

Однако, мощность электростанций была небольшая, и промышленность, и поселки остро нуждались в электро- и теплоэнергии.

В то же время, энергетика всегда считалась в «Дальстрое» вспомогательной отраслью.

Главное внимание уделялось только горной промышленности. Эта недальновидная позиция, продолжавшаяся и в течение некоторого периода после ликвидации «Дальстроя», была причиной постоянного дефицита электроэнергии. Расширение электростанций производилось ежегодно и всегда должно было быть готовым к промывочному сезону. Такая недооценка перспективы была следствием отставания геологоразведки, некомплексного планирования развития региона, отсутствия достаточного опыта и методов научного прогнозирования и прочее.

В Магадане в 1933 году была построена первая электростанция. На ней были установлены три локомобиля по 330 л. с. Но после пуска новой дизельной станции она была в 1939 году демонтирована и перевезена в поселок Усть-Таскан для снабжения приисков Северного ГПУ. На ДЭС в Магадане было установлено несколько дизелей по 600 л. с. и среди них японские дизели «Хитачи». Когда я приехал, наше отделение занималось чертежами установки еще одного дизеля 3000 л. с. завода «Русский Дизель». Судьба его была интересной. Он был снят с какой-то подводной лодки, и его пытались установить в Хабаровске на городской электростанции.

С ним долго мучились, но так и не смогли пустить в работу, потом демонтировали и отдали «Дальстрою». Строители и монтажники Магадана успешно осуществили наш проект установки, а дизелисты быстро наладили его работу. Этот дизель проработал на Магаданской ДЭС почти 20 лет.

Большим на то время энергетическим предприятием был Тасканский энергокомбинат (ТЭК), снабжавший прииски СГПУ Ат-Урях, Штурмовой, М. Горького, Водопьянова и др. Тогда в него входили две электростанции: ТЭС-1 на левом берегу реки Колымы в семи километрах выше устья

Таскана, на которой были три немецких локомобиля «Вольф» на 650 л. с. и один локомобиль 125 л. с. нашего Людиновского завода и ТЭС-2 в пос. Усть-Таскан. Обе станции работали на дровах.

«Локомобиль – паросиловая установка, состоящая из объединенных в один агрегат парового котла и поршневой паровой машины, вращающей через приводной ремень электрогенератор», – таково определение этого «чуда» XXI века. Увидеть сейчас его трудно, он ушел в историю. В Советском Союзе их производство прекращено в 1960 году. Однако, они сыграли большую роль в энергоснабжении отдаленных районов, особенно в золотой промышленности Сибири и Дальнего Востока.

В стадии строительства в 1940 году находилась первая паротурбинная электростанция на всем Крайнем Севере. Это была третья станция Тасканского энергокомбината ТЭС-3. На ней устанавливали два котла Таганрогского завода и старинную паровую турбину швейцарской фирмы «Эрликон» в городе Цюрихе выпуска… 1910 года! Мощность ее была всего 3000 кВт. Где ее раскопал и кто выделил этот «подарок» «Дальстрою»? Экономичность ее была в 3 раза хуже, чем у турбин, выпускавшихся у нас в стране.

В верховьях Колымы работали еще две электростанции, снабжавшие СГПУ. Это Берелехская электростанция с четырьмя локомобилями по 350 л.с. и Аркагалинская, с шестью такими же локомобилями.

Описанные выше станции имели районное значение и снабжали каждая свою группу приисков по линиям электропередачи 35 кВ в радиусе до 100 км. Все эти четыре локомобильные станции размещались в громадных деревянных зданиях с пролетом более 24-х метров и длиной по 40–50 м. Строительные конструкции были сделаны добротно и красиво.

***

Уже полтора месяца я и мои попутчики жили все в той же брезентовой палатке на улице Коммуны. Палатка была похожа на проходной двор. До поздней ночи за общим столом шла пьянка и азартная картежная игра. Случались и драки. Уходя на работу, мы всегда были готовы к тому, что от наших вещей ничего не останется. Все документы хранили при себе, а ценные вещи — на работе. Сквозь дыры в брезенте в летние ночи было видно звездное небо, а в дождливые дни приходилось отодвигать кровати и подставлять ведра. Долго мы ходили в жилконтору «Дальстроя» к ее недоброй памяти начальнику Кобаку. Его контору называли «конторой по выматыванию жил». С большим трудом удалось нам получить комнату в общежитии на четырех ИТР. Общежитие называлось «четвертой гостиницей» и помещалось на Школьной улице между «Колымпромпроектом» и драмтеатром. Это был обычный деревянный барак с коридором посередине и общей кухней, где жили по комнатам и одинокие, и семейные договорники, но уже с постоянной пропиской. Самое главное, здесь было тепло, сухо и тихо.

Два моих соседа по комнате тоже работали в «Колымпромпроекте». Один из них, Э. Фридман, инженер-гидротехник из Ленинграда, другой, водитель Вася Евдокошкин, был из Москвы, третий, Г. Александров, работал в порту инженером-механиком. Жили мы в тесноте, но дружно и были рады, что выбрались из палатки, похожей на ночной притон. Но мечтой каждого из нас было переселение в дома квартирного типа, хотя бы к кому-нибудь на «подселение», как тогда говорили.

В июле 1940 года я впервые побывал в командировке «на трассе» или «в тайге», как говорят в Магадане. Колымская автотрасса — грандиозное сооружение. Уже тогда эта автомобильная дорога к верховьям реки Колымы была построена на протяжении 550 км, и строились следующие 100 км. Впервые предстояло увидеть редкие таежные поселки, прииски, электростанции, автобазы, познакомиться с

природой огромного пустынного края. А самое главное — увидеть своими глазами жизнь людей, оказавшихся выброшенными из привычной жизни сюда, на край света, в дикие, нечеловеческие условия… В Магадане они были менее суровыми, чем «в тайге». Здесь не было таких жестоких морозов зимой и комариных туч летом. В городе они работали на более квалифицированных и менее тяжелых работах. По утрам колоннами из мужского и женского лагеря их развозили под конвоем по многочисленным городским предприятиям, стройкам и учреждениям, а в конце рабочего дня конвоиры собирали их и уводили в таком же порядке обратно. На работе они чувствовали себя весь день почти на равных с вольнонаемными и возвращаться в лагерь на ночь или проводить в нем весь выходной день было для них более тяжелым, чем присутствовать на рабочем месте.

Целью моей командировки было обследование электростанций в Усть-Таскане и Берелехе и сбор необходимых данных для перевода станций с дров на уголь и торф.

Все, кого тогда посылали в командировку, не считая больших начальников, должны были ехать на попутных грузовых машинах. На этой трассе автобусов еще не существовало. Большинство трассовских водителей были заключенными. Поэтому нужно было иметь при себе какой-то запас махорки или табачка, а еще лучше хотя бы немного спирта, чтобы сидеть в кабине, а не трястись сотни километров в кузове. С небольшим таким «запасом» я и «голосовал» около здания телеграфа при выезде из города на Колымском шоссе, пока меня не взял к себе в кабину один водитель. Мне повезло. Ехал он с грузом до самого Берелеха, а это почти 650 км. Весь пусть мы проделали за двое с половиной суток. Моей основной заботой было отвлекать водителя от сна всякими рассказами, анекдотами и даже песнями, хотя самому страшно хотелось спать.

По дороге мы заезжали в трассовские столовые и на заправки, но спали только по один-два часа, не выходя из кабины. В поселках Палатка, Атка, Мякит, Стрелка, Спорное, Ягодное, которые мы проезжали, были свои лагпункты и все размещенніе там предприятия полностью обслуживались заключенными или освободившимися из заключения. Вольнонаемными были только руководители и военизированная охрана. После поселка Ягодное дорога еще не была закончена. Был только временный проезд. Дорога строилась. Сотни заключенных работали на ней, разрабатывали руками грунт, подвозили его тачками, отсыпали полотно. Они часто останавливали машину, обступали ее, просили закурить. Мои запасы быстро растаяли. Последние сто километров мы ехали часов двенадцать. Оказалось, что Берелехская РЭС находилась не в поселке Берелех, а в стороне от трассы, за 30 км от нее и называлась так по названию реки, на берегу которой была построена. Пришлось добираться туда уже на другой попутной машине. Станция давала электроэнергию приискам Мальдяк, Стахановец и Ударник и сожгла весь лес на много километров вокруг.

Начальником РЭС работал Рыбчинский, главным механиком — Юрий Моталин. Оба молодые, высокого роста, богатырского телосложения работали на станции сутками, иногда сменяя друг друга, сами решали все вопросы и эксплуатации, и ремонта, не имея никакого «аппарата». Кроме них, все остальные на станции были заключенными.

Решив с ними все вопросы и получив данные для проектирования, я через несколько дней поехал снова на попутных машинах на Тасканский энергокомбинат. Для этого нужно было проехать обратно в сторону Магадана около двухсот километров до Дебина и, не доезжая до моста через Колыму, свернуть на дорогу к Усть-Таскану, которая шла по высокому левому берегу реки и была вырублена в отвесных скалах. Далеко внизу у их подножия неслись могучие воды.

Управление ТЭКа было тогда при ТЭС-1. После 1943 года, когда оборудование станции демонтировали и перевезли на Кулу, в ее здании разместили Тасканский пищекомбинат. На ТЭС-1 я впервые познакомился с главным электриком Иваном Андреевичем Ворониным, с которым потом работали многие годы, а переписываемся с тех пор в течение почти 50 лет.

ТЭС-1 намечалось перевести на сжигание торфа, залежи которого были обнаружены в 4-х км от станции. ТЭС-2 находилась отсюда в семи км в поселке Усть-Таскан. На ней было четыре локомобиля. Один «Вольф» 650 л. с. и три ЛМ-10 по 330 л. с., перевезенные из Магадана. Станцию хотели перевести с дров на уголь. Для этого на Эльгенском месторождении, снабжавшем углем пока только район Сеймчана, строились новые шахты. Для подвоза угля от поселка Уголь-Эльген уже строилась узкоколейная дорога до Усть-Таскана длиной 67 км.

На основе собранных мной материалов теплотехническое отделение «Колымпромпроекта» разработало проект и рабочие чертежи новых топок для локомобилей, которые были переделаны в 1941–1942 годах, станции переведены на торф и уголь. Мы разрабатывали чертежи новых топок и для магаданских котельных, переводимых на сжигание Хасынского угля. Этот уголь имеет зольность до 50% и сжигается с большим трудом.

Чистка ручных топок проводилась дважды в смену. Толстый слой шлака взламывался только при помощи пятиметрового стального лома диаметром 50 мм, не менее, как двумя кочергами, называвшегося «прокурором». Работа была неимоверно тяжелая. А. К. Леоновым была разработана для этого угля специальная механическая топка, облегчившая ручной труд. Он же предложил интересную конструкцию шестикорпусной испарительной установки для получения пресной воды, которая была изготовлена Марчеканским заводом и установлена в Певеке для снабжения населения питьевой водой. Опреснитель установили в Певеке на Чаунской РЭС, где он проработал более 15 лет.

***

Наступила осень 1940 года. Я переселился из общежития к А. К. Климову, у которого жена с двухлетней дочкой уехала до весны в Москву. Он занимал комнату в общей квартире, где проживала еще одна семья, в трехэтажном деревянном доме позади здания «Колымпромпроекта». Мои бытовые условия изменились и давали возможность больше времени проводить на работе.

Рабочий день формально продолжался восемь часов, с 9.00 до 18.00, с часовым перерывом на обед. Но согласно существующему в системе неписанному закону мы должны были после ужина работать еще три-четыре часа, до десяти-одиннадцати вечера. Эта вторая часть рабочего дня, когда заключенных уже не было в отделах, практически, являлась обязательной, начиная от руководителей бригад, отделений и выше. В Главном управлении тоже работали поздними вечерами и даже ночами, часто вызывая в Главк работников отраслевых управлений для всякого рода отправок и докладов. За тем, чтобы ведущие работники управления работали по вечерам, лично следил «патрон» — начальник управления, инженер-капитан Николай Петрович Крыжановский или, как мы его называли, «Папа Кока».

Николай Петрович был служакой. Больше всего, после своей супруги, он боялся начальства. Схватив свою папку под мышку, он рысцой бежал в здание ГУСДС на доклад руководству Главка и готов был «заложить» любого своего сотрудника, лишь бы не оказаться виновным самому, и никогда не противоречил ни начальнику Главка, ни его заместителям.

Закончив когда-то ускоренно Промакадемию, он оставил в своей памяти лишь смутные образы изучаемых наук и держался на своем месте только благодаря своим административным способностям и умению

поддакивать в соответствующей обстановке. Но это не предохраняло его от многочисленных провалов, ошибок и, часто, комических ситуаций. Из-за этого он был предметом постоянных шуток, острот и анекдотов не только в нашем управлении, но и в Главке и, вообще, в городе.

В декабре 1940 года «Колымпромпроект» слился с другими проектными организациями ГУСДС и был преобразован в управление «Колымпроект».

***

В один из выходных дней я собрался в прачечную Промкомбината в конце Пролетарской улицы. Обслуживалась она женщинами из числа заключенных Маглага. Был я здесь впервые. В приемщице белья я сразу узнал мою сокурсницу по Московскому энергетическому институту, бывшего парторга нашей группы по фамилии Войцехович. Она была старше нас и пришла в группу на четветом курсе. Мы вместе учились с ней до самого выпуска, до весны 1937 года. Направили ее на учебу в порядке выдвижения как члена партии и человека, проработавшего несколько лет в секретариате президиума ВЦИК у М. И. Калинина. Она пользовалась большим авторитетом на факультете, как у студентов, так и у преподавателей. Учеба давалась ей нелегко, но благодаря исключительному трудолюбию она успешно заканчивала с нами курс. Незадолго до начала дипломного проектирования она вышла замуж за директора какого-то московского завода, который спустя два месяца был арестован. После этого вскоре арестовали и выслали как «члена семьи» и не закончившую институт Войцехович. С тех пор мы о ней совершенно ничего не знали. И вот, через три с половиной года такая встреча… Она сразу меня узнала, рассказывала о своей судьбе, плакала, расспрашивала о наших студентах. Со своим будущим мужем она была знакома до свадьбы всего около месяца. Ничего, конечно, о его прошлом не знала, да и

прошлое было хорошим. Ей не помогла ни безупречная работа у знавшего ее лично М. И. Калинина, которому она неоднократно и безрезультатно писала, ни рабочее происхождение, ни членство в партии с 1930 года.

Больше я ее никогда не видел и не знаю о ее дальнейшей судьбе. Ее перевели куда-то, и никто из работавших там женщин не мог сказать, что с ней потом случилось.

***

Строительство Тасканской турбинной станции ТЭС-3 подходило к концу. В начале 1941 года А. К. Климов был назначен ее начальником. Жена его с дочерью вскоре вернулись из Москвы, и они всей семьей уехали на Таскан, оставив мне свою комнату в Магадане. В работе незаметно прошло почти полгода.

После работы 22-го июня, забежав на несколько минут домой, чтобы перекусить, я услышал от соседей страшное слово: «Война!» Они услыхали его только что по радио. В Магадане было 17 часов, в Москве — 9 часов утра. Через час, в 18.00 в Парке культуры, на стадионе состоялся городской митинг…

Жизнь всей страны и каждого из нас круто изменилась. Вероломное нападение фашистской Германии, быстрое продвижение немцев в первые дни войны, судьбы людей на занимаемой врагом территории, судьбы наших семей, оставшихся на «материке», — все это вызывало серьезное беспокойство.

На второй день меня вызвал наш новый главный инженер Петр Петрович Акимов и предложил срочно выехать в составе группы проектировщиков и изыскателей в Омсукчан с целью выбора площадки для Галимовской электростанции, которую намечали для электроснабжения рудника, фабрики, угольной шахты и поселков при них, строящихся в этом районе. До Омсукчана можно было тогда быстро

добраться только по воздуху, со взлетно-посадочной полосы у поселка Стрелка. Дороги Герба-Омсукчан еще не было. Путь морем был очень долгим, да и от берега моря до Омсукчана отсюда летали крохотные пятиместные Р-5. Полет продолжался всего полтора часа, но случись что-нибудь в пути, сесть было бы совершенно негде. Внизу были одни горные хребты и узкие распадки, густо заросшие лиственницей. Для всех нас это был первый полет в жизни, и можно понять наш страх, когда в окошко, выходящее в кабину пилота Маркова, мы увидели, что он, держась за рычаги управления, не смотрит на приборы, а… читает раскрытую, стоящую перед ним книгу. Потом, в авиаотряде «Дальстроя» нам рассказывали, что Марков считался лучшим пилотом и только он мог себе позволять такое.

В Омсукчане полным ходом шло строительство поселка и обогатительной фабрики. Все здания были рубленными, из замечательной местной лиственницы, которая росла рядом, всего в 3–4 км, в пойме реки Омсукчан, выше поселка. Здесь уже работала электростанция с одним локомобилем 600 л. с., но она не обеспечивала даже нужды строительства.

Руководитель нашей группы, архитектор Н. Н. Юргенсон и инженер-строитель В. Г. Дроздов остались в Омсукчане для решения различных вопросов по строительству, а я и горный инженер Скорбященский, не помню его имени и отчества, на следующий день, с рассветом, отправились пешком на Галимый, в геологоразведочный район — единственную организацию, которая там находилась. Накануне вечером дорогу нам показал один из местных работников, указывая на синевшие вдали сопки.

Адрес был простой: шестой распадок налево, вверх по реке, на правом берегу. Переправлялись мы на правый берег Омсукчана напротив поселка. Пойма реки, вся заросшая густым кустарником, походила на джунгли.

Переходя вброд через многочисленные протоки, мы долго блуждали в зарослях, пока не вышли к основному руслу. Его уже нужно было переплывать. Мы чувствовали себя в полной безопасности, нигде и никого не было. Раздевшись и связав в узел свои вещи, мы уже готовы были войти в воду, как едва не наступили на… труп. Это был молодой мужчина в рабочей одежде, в длинных резиновых сапогах. Он лежал на спине, ногами к воде. Открытые глаза смотрели вверх, прямо на нас. Длинные волосы разрослись вокруг головы и стелились по земле в разные стороны, длинные ногти на руках вросли в землю. На груди убитого лежал нож…

Стуча от страха зубами и дико озираясь по сторонам, мы вошли в ледяную воду и высоко держа в одной руке узел с вещами, переплыли реку, быстро оделись и поскорее ушли от страшного места. Только сейчас мы поняли опасность, скрытую в молчаливой тайге. Не разговаривая друг с другом, боязливо вглядываясь в глубину леса, мы прошли несколько километров, пока не сделали привал. Развели костер, согрелись, занялись завтраком и не увидели, и что находимся под пристальным наблюдением.

За кустами, метрах в тридцати от нас стоял человек с ружьем. Не обнаруживая, что мы его заметили, мы продолжали сидеть у костра. Убедившись, видимо, по нашему виду и одежде, а скорее всего по очкам, которые носил Скорбященский, в своей безопасности, человек вскоре вышел из своего укрытия и подошел к нам, представился прорабом по строительству дороги и очень удивился, узнав, что мы, инженеры из Магадана, идем на Галимый, не имея при себе никакого оружия. Неделю назад из лагеря в Омсукчане бежала вооруженная группа из восьми человек, шесть из них бродит где-то в окрестностях. Двое из группы решили вернуться и сдаться охране, но одного из них главарь прикончил и вернуться удалось лишь одному, который все это рассказал. Труп убитого долго искали, но не нашли.

Как оказалось, на него мы и наткнулись в зарослях при переправе. Прораб пошел в Омсукчан, обещая о «находке» сообщить в лагерь, а мы продолжили свой путь, пробираясь по тайге к Галимому. Начался дождь. Он поливал нас весь день и вечер до самого поселка. Уже темной ночью промокшие насквозь, пройдя более 26 км, мы, наконец, увидели белые палатки геологов и вползли в первую же из них. В маленькой палатке спали двое. Над койками были дополнительно натянуты простыни, задерживая просочившиеся через брезент капли воды. В центре топилась железная печка. Сквозь сон один из них указал нам на место на полу у печки и снова заснул. Сняв сапоги и мокрую одежду, мы тут же уснули.

Проснулись, когда было уже часов десять утра. В палатке никого не было. Хозяева, видимо, давно отправились на работу. Сапоги мои за ночь у печки сгорели, и едва я взял их в руки, рассыпались, как сухари. Так и пришлось идти босиком представляться начальнику разведрайона Грязнову. Встретил он нас сочувственно и гостеприимно, дал указания выдать мне со склада новые сапоги за наличный расчет и отвел в отдельную двухместную палатку. Когда мы привели себя в порядок, он показал нам подземные выработки в районе будущего оловянного рудника и угольной шахты. Рудная оловоносная жила своей малой мощностью и бесконечными перегибами не произвела на меня впечатления, видимо потому, что я мало понимаю в геологии. Скорбященский же остался ею доволен. Зато угольный пласт был грандиозный, тут не надо было быть специалистом. Он имел мощность 10 метров и так и был назван геологами – пласт «Мощный». Уголь имел теплотворную способность 6000 ккал/кг и по своим свойствам был близок к антрациту. По предварительной оценке, запасы его исчислялись миллионами тонн, что обеспечивало район на десятки лет. В последующие дни мы осмотрели возможные площадки для строительства и выбрали места для электростанции, рудничного двора, шахты и поселка.

Шел седьмой день войны. Мы, оторванные от мира, не имели ни радио, ни газет и не знали, что происходит на фронтах. Только 29 июня самолет из Омсукчана, покружив над разведрайоном, сбросил мешки с продуктами и почтой. Из газет мы узнали о тяжелых боях и налеты противника на крупные города Украины и Белоруссии, о быстром продвижении фашистов на восток.

Мысли о судьбе Родины, о наших близких не давали нам покоя. Хотелось скорее вернуться в Магадан, быть в курсе событий и мы, быстро закончив свои дела, собрались в обратный путь. Тут нам пришла мысль, чтобы не идти пешком, воспользоваться рекой, которая прямо привела бы нас в Омсукчан. Недолго думая, мы соорудили небольшой плот, положили на него свои рюкзаки и рано утром отплыли вниз по реке. Но недолго продолжалось наше плавание. Не проплыли мы и четырех километров, как течение реки усилилось, нас понесло в какую-то протоку, где русло вскоре сузилось, и поперек протоки появились лежащие над водой старые, поваленные временем большие деревья. Они лежали так близко к воде, что нам приходилось перепрыгивать через них, пропуская плот под стволами и путаясь в густых ветвях. Деревья попадались все чаще и чаще, и кончилось все это тем, что мы застряли в ветвях, плот уплыл, а рюкзаки утонули, сброшенные стволами с плота.

К счастью, ничего ценного в них не было, да и искать их в ледяной воде было бесполезно. Выбравшись по дереву на берег, мы вернулись обратно в Галимый и через три дня присоединились к идущей в Омсукчан тракторной колонне, которая везла туда вагончики с передвижными электростанциями. Забравшись в один из них, мы чувствовали себя как в «автобусе». Усевшись у окна, любовались уплывающими назад видами природы. Так прошло две трети пути. Но когда колонна въехала в лес, тракторные сани с вагончиками стало бросать из стороны в сторону, не

прошло и минуты, как вагончик проткнуло стволом лежащего дерева, а мы едва избежали участи быть в роли «шашлыка» на шампуре.

Пока трактор, отцепившись и обойдя сани сзади, стаскивал вагон с древесного ствола, мы с позором выбрались из него и потом шли пешком позади колонны, благодаря судьбу, оставившую нас в живых. Более суток вместе с трактористами пробивались мы через чащу, рубили и пилили валежник, растаскивали лес, пока, совершенно выбившись из сил, не вышли к окраине Омсукчана. Потеряв на «рационализацию» четыре дня, мы вернулись в Магадан только 7 июля.

Докладывая Н. П. Крыжановскому о результатах поездки, я рассказал ему о наших приключениях в тайге. На следующий день я был приглашен к уполномоченному КГБ, где мне пришлось повторить свой рассказ. «Папа Кока» уже сообщил, куда следует. Опрашивал меня молоденький лейтенант, делая какие-то заметки. Когда беседа уже закончилась он внезапно спросил: «Шпрехен зи дойч?» Меня так и подмывало ответить: «Яволь!» Но я воздержался и вежливо сказал, что хотя я и учил немецкий язык в школе и в институте, но говорить не умею. На этом мы и расстались. Смех душил меня. Он заподозрил во мне немецкого агента! Впрочем, шпиономания была тогда довольно распространенной в течении ряда лет. С начала войны она усилилась.

В связи с войной вызов семей был временно прекращен. Из московских писем жены я узнал, что она с двумя детьми, нашими матерями и младшими сестрами эвакуируется на восток. Мать писала, что отца тоже перевели в другой лагерь на Урал в город Соликамск. А через некоторое время пришло письмо из села Сарманово Татарской АССР, находящегося вблизи города Набережные Челны, что жена и все наши родные устроились там на жительство и работу. Никто тогда не мог подумать, что спустя тридцать лет в этой сельской глуши начнется грандиозное строительство КАМАЗа.

Поселок Усть-Утиная
(1941–1942)

Усть-Утиная находится на правом берегу реки Колымы, в 40 км, в стороне от центральной трассы, в заповедной живописной роще многовековых громадных лиственниц. Сюда, в заброшенный поселок, в августе 1941 года по решению ГУСДС, опасаясь вступления в войну Японии, из Магадана переехало со всеми сотрудниками Управление «Колымпроект». Из города также выехало в поселок Ларюковая на 400 км геологоразведочное управление. С 1938 года в Усть-Утиной осталась только больница санчасти Юглага, а жилые деревянные бараки поселка стояли пустыми. Единственное двухэтажное здание бывшего УГПС тоже пустовало.

Центральная котельная поселка не работала три года и была частично демонтирована, здание ее раскрыто, оборудование ржавело. Теплосети поселка, когда-то уложенные в деревянные короба, были на многих участках раскрыты, системы отопления в домах частично разморожены. Начальник «Колымпроекта» приказом возложил ответственность за восстановление всего теплового хозяйства поселка на меня как руководителя теплотехнического отделения и больше не интересовался ходом работ, занимаясь строительными ремонтными работами и размещением семей, прибывающих из Магадана.

Уныние охватило нас при виде этой разрухи. Единственный локомобиль 75 л. с., снабжавший поселок электричеством и больницу теплом, тоже требовал ремонта. До зимы остался один месяц.

Из находившихся в больнице на лечении заключенных, обслуживающих ее слесарей и нас, приехавших вольных и невольных проектировщиков, мы собрали бригаду, где нашлись слесари, сварщики, кузнецы, электрики, и принялись за работу. Никаких материалов и

инструментов нам не дали. Все пришлось искать на свалках, обменивать на сахар, спирт и махорку на соседнем прииске Утиный у шоферов и слесарей, много изготавливали сами в походном горне, вытачивали на единственном токарном станочке.

Бригадиром слесарей был самый опытный из заключенных, работавший в больнице инженер Александр Николаевич Мухер. Через много лет, когда он уже освободился, был реабилитирован, мы снова встретились с ним в Топливно-энергетическом управлении и работали в одной отрасли долгие годы. Главным электриком и электромонтером в бригаде был тоже бывший зэк, ранее, еще на свободе, главный инженер «Мосэнерго» Романов.

Все пахали, не считаясь ни со временем, ни с усталостью, уходили на отдых только к концу суток. Холод подгонял нас. В середине сентября восстановление котельной и теплосетей закончилось. Мы растопили котел и дали в поселок пар. Еще несколько дней устранялись разные дефекты в домах, но уже было тепло. Наступили морозы, но они уже не пугали. Тревоги женщин, особенно с маленькими детьми, боявшихся переезда из Магадана в суровые условия трассы, стали забываться, жизнь — налаживаться. Наконец, можно было приступить к своей проектной работе, сроки которой Главк не отодвигал, несмотря на переезд.

Теплотехническое отделение сократилось до бригады. Многие объекты из перспективного плана с наступлением военного времени были исключены. В Усть-Утиную переехали: А. К. Леонов с семьей, Л. В. Мешковская, вернувшаяся сюда после трех лет жизни в Магадане, О. В. Громыко, инженер, пришедший к нам из сантехнического отделения, и я.

Перевели сюда и наших «невольных» сотрудников: П. И. Рязанова, И. И. Пищулина, Тарана, Абрамова и М. А. Цибарта. Последний пришел в «Колымпроект» весной 1941 года. Я много слышал о нем еще в Москве, когда был студентом. Тогда он был ректором самого крупного в СССР

ВТУЗа — МВТУ имени Баумана и имел ученую степень доктора технических наук. Попав на Колыму, он три года был на общих работах в совхозе «Эльген», пока его как специалиста не направили в «Колымпроект». Он был старше других и здоровье его было подорвано. Освободившись в 1946 году, он умер во Владивостоке, уже по дороге домой...

Пока я был в командировке на Галимом, Ю. Н. Флаксермана отправили куда-то на прииск на «промывочный сезон». Так делалось каждый год. В начале лета из Магадана направлялись на промывку не только сотни заключенных, проходила массовая отправка на прииски и вольнонаемных рабочих, и служащих откуда только можно, на три-четыре месяца. По поводу Ю. Н. Флаксермана у меня с «папой» был очень неприятный разговор, во время которого я недвусмысленно обрисовал ему как он «знает» свои кадры, бестолково ими распоряжается, подтачивая под собой сук, на котором сидит, рассказал, что он может поплатиться за это срывом заданий начальника «Дальстроя» и, следовательно, самого Наркома внутренних дел СССР, со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Напугавшись, «папа» начал розыски Флаксермана по всем каналам, но безуспешно. Случайно, через несколько месяцев я обнаружил его в соседнем поселке Оротукане, где он работал в трассовской столовой кухонным рабочим. Попал он туда после ряда приключений. Когда его стал разыскивать «Колымпроект», из Управления лагерей в Магадане, УСВИТЛ, дали указание вернуть его с прииска «Золотистый» в Магадан. Вместе с другими заключенными в сторону Магадана его везли в кузове. Во время какой-то кратковременной стоянки автомашины между Спорное и Оротуканом, в темное время суток, несколько человек решили бежать, связали конвоиров и скрылись. Остальные, в том числе и Флаксерман, испуганные происшествием, остались, освободили охранников и были

срочно размещены в ближайшем лагпункте. Так Флаксерман оказался в Оротукане. Возможно, это и было причиной его долгого розыска. Он очень не хотел покидать Оротуканскую столовую, опасаясь, что опять попадет куда-нибудь на прииск. Но все обошлось благополучно, и после шестимесячного отсутствия он снова вернулся в нашу бригаду, в «Колымпроект».

В связи с дальнейшим сокращением проектных работ Л. В. Мешковскую направили в Магадан, где у нее проживала мать. В Магадане она в течение многих лет работала в энергоотделе Главного управления, а в 1949 году перешла в организованное Топливно-энергетическое управление, где трудилась до ухода на пенсию.

С 1 марта 1942 года меня также откомандировали на Тасканский энергокомбинат.

Глава 2
НА СТРОЙКАХ ЭНЕРГЕТИКИ
Поселок Усть-Таскан
(1942 –1945)

По прямой, между Усть-Утиной и Усть-Тасканом, расположенными на противоположных берегах Колымы, не более, чем пятьдесят километров. Однако чтобы туда попасть, нужно проделать по дорогам все сто двадцать, к тому же на попутных машинах, которые бывали в Усть-Утиной крайне редко.

Нашим командированным приходилось идти пешком до Стана Утиного 18 километров, а то и до центральной трассы или до Спорное 40 километров, неся на себе в зимнее время тяжеленный тулуп. На попутных машинах, при сорокапяти-, а то и пятидесядиградусном морозе, в обычном зимнем пальто пришлось мне в открытом кузове в начале марта 1942 года добираться до нового места работы.

Начальником Тасканского энергокомбината Николаем Яковлевичем Скворцовым и главным инженером ТЭКа Александром Сергеевичем Карповым я был встречен хорошо. Оба они были посланы на работу в ТЭК в связи с вводом в эксплуатацию турбинной ТЭС-3 в 1941 году. Первый был в Ягодном главным механиком СГПУ, второй — главным энергетиком там же. С турбинными электростанциями им ранее не приходилось встречаться, и мой приезд, и назначение начальником ПТЧ ТЭКа они приветствовали. Станция, хотя и была пущена в 1941 году, но работала на дровах, так как эльгенский уголь, имея влажность до 40%, горел плохо без предварительной подсушки. Это потребовало срочного проектирования углесушильной установки, что и было выполнено нашим теплотехническим отделением. Строительство углесушилки только началось, и мне предстояло теперь осуществлять за ним авторский надзор.

Промывочный сезон 1941 года ТЭС-3 кое как проработала, а на зимний период 1941–1942 года из-за недостатка дров пришлось ее остановить, а вернее заморозить. Конечно, вода была спущена из котлов и трубопроводов, но некоторые участки были повреждены. В марте 1942 года станция напоминала какое-то мертвое ледяное царство. Стены и перекрытия, все оборудование котельной, турбинного зала и распределительные электроустройства были покрыты толстым слоем инея, и ледяные бугры покрывали полы на всех этажах главного корпуса.

Станцию необходимо было пустить не позднее 15 мая, к началу нового промывочного сезона. Оставалось всего два с половиной месяца. Временно я поселился у Климовых, где мне оказали самое радушное гостеприимство. Жили они уже с двумя детьми в небольшой двухкомнатной квартире одноэтажного деревянного дома недалеко от станции.

А. К. Климову как начальнику ТЭС-3 приходилось очень много работать по подготовке к пуску, который начался в конце марта. Когда разожгли костры в топках и стали разогреваться стенки котлов, иней и ледяные сталактиты начали таять, потоки воды – стекать со стен здания, металлического каркаса, ферм и оборудования. Более двух недель прогревался и сушился главный корпус, громадное здание высотой более 20 м. Пуск состоялся к 1 мая, и к началу сезона станция работала ужа вполне устойчиво.

Для ТЭС-3 и ТЭС-2 нужно было заготовить и доставить по 800 кубометров дров в сутки. Лесозаготовки велись в районе рек Верхний Судар и Лаглыхтах в радиусе до 30 км. Никакой механизации, ни на лесоповале, ни на трелевке и погрузо-разгрузочных работах не было. Небольшое количество лошадей, правда, использовались на трелевке в лесу, на отдельных участках. Топоры и пилы были единственными орудиями труда у заготовителей. Доставка дров велась по зимникам всеми

транспортами: тракторными санями, газогенераторными трехтонными автомобилями, лошадьми и даже людьми на небольших санях. На лесобирже станции стояли до двадцати циркульных пил, которые работали круглые сутки. Их визг был слышен за несколько километров. На дровозаготовках работали около двух тысяч заключенных. Леса исчезали. С заготовкой уходили все дальше и дальше, опустошая тайгу на многие десятилетия вперед. Все понимали, что без перехода на уголь станция сможет работать не более двух лет.

Строительство железной дороги для подвозки угля с Уголь-Эльгена заканчивалось, и к концу лета 1942 года по ней открылось движение поездов. Железная дорога было сложным хозяйством. Сам путь длиной 67 км с большим количеством искусственных сооружений, в том числе больших мостов, проходил по горной местности, имел затяжные подъемы и спуски, бесчисленные кривые. Имелись промежуточные станции-разъезды: Судар, Лаглыхтах, Известковая, 51-й километр и конечные — Таскан и Уголь-Эльген с паровозными и вагонными депо и развитыми станционными путями. На станциях были оборудованы пункты заправки паровозов дровами и водой. Дорогу обслуживала система селекторной связи.

Подвижной состав насчитывал 12 паровозов и более двухсот открытых деcятитонных платформ для перевозки угля. Дорога входила в состав ТЭКа на правах цеха, но имела, как полагается на всех железных дорогах, службы пути, движения, тяги, вагонную, связи и др. В условиях суровой зимы эксплуатация паровозов протекала с большими трудностями. В сильные морозы бывало так, что состав, прибыв на промежуточную станцию для заправки паровоза дровами и водой, подъезжал сначала к дровам и долго стоял в ожидании загрузки. Иногда дров было мало, и приходилось ждать их подвоза из леса. Вода у паровоза за это время подходила к концу и, не успев загрузиться дровами, он

спешил к водокачке на другом конце станции. Пока он заправлялся водой, которая едва поступала по замерзшим наполовину трубам, у него кончались дрова, и паровоз снова возвращался к дровам, где все повторялось сначала. Вырвавшись, наконец с одной станции, состав едва дотягивал до следующей, и тут происходило то же самое. Путь от Уголь-Эльгена до Таскана состав проходил зимой за 8–10 часов.

Механический цех ТЭКа выполнял огромный объем работ по ремонту подвижного состава железной дороги. Он был больше, чем объем ремонта всего остального оборудования комбината: котлов, локомобилей, турбины, автомашин и тракторов.

Начальником этого цеха был Н. В. Фомин, а мастером — С. В. Ефименко. Оба молодые, уже успевшие освободиться из заключения, много лет потом работавшие на Колыме.

Всего в енергокомбинате, включая три электростанции, железную дорогу и дровозаготовки, работали 3000 человек. Кроме того, на торфоразработках и в комбинате «Эльгенуголь» – еще 2000 человек. Энергокомбинату принадлежали поселки ТЭС-1, Усть-Таскан, Уголь-Эльген, Судар, Лаглыхтах. В каждом из них были лагпункты, из пяти тысяч человек не менее 80% были заключенными. В их числе на торфоразработках были заняты 700 женщин, там, в четырех километрах от ТЭС-1, находился женский лагпункт.

Электрическая мощность всех станций комбината была всего около 6000 кВт. Можно представить себе, сколько стоила вырабатываемая им электроэнергия. Всем этим сложным хозяйством руководили с чувством большой ответственности, умением и энергией коммунисты Николай Яковлевич Скворцов, начальник ТЭКа, Александр Сергеевич Карнов, главный инженер, и Михаил Андреевич Заборонок, заместитель начальника энергокомбината, о которых будет не один еще рассказ впереди.

Наступила зима 1942–1943 годов. С фронтов Великой Отечественной войны шли тяжелые известия. Уже были оккупированы Белоруссия и Украина, Крым и Северный Кавказ, шла битва за Сталинград. Работавшие в Энергокомбинате военнообязанные входили в состав районного истребительного батальона и всю зиму, ежедневно после работы, собирались на сборный пункт для учебных занятий и тренировок на местности.

Мы не могли больше находиться в глубоком тылу и стремились на фронт защищать Родину. Нам всем хотелось участвовать в боевых действиях, чтобы разгромить врага и, казалось, что именно сибиряки и дальневосточники, среди которых было немало опытных, закаленных и решительных людей, могли сделать это лучше других. Много было разговоров, как выбраться на фронт, и мы, десять человек коммунистов и комсомольцев ИТР и рабочих ТЭКа, собрали 100 тысяч рублей, перевели их в помощь Красной Армии на зенитную установку и послали телеграмму Сталину с просьбой отправить нас на фронт как боевой расчет этой установки. В то время многие дальстроевцы вносили деньги на танки и другое вооружение и уезжали на фронт. Всем был известен танковый экипаж супругов Бойко из Магадана, Цыбина и Ходоско из «Колымпроекта» и многих других. Мы уже считали вопрос решенным, укладывали чемоданы и только ждали ответа из Москвы. Ответ пришел через недели три в феврале 1943 года. В нем говорилось: «Дорогие товарищи (перечислялись все десять фамилий), примите сердечный привет и благодарность Красной Армии за вашу помощь. Ваше желание невыполнимо, так как советскому тылу, как и фронту, нужны необходимые кадры работников тчк Сталин».

Обжаловать, как говорится, было некому. Вопрос решился однозначно, и нам ничего не оставалось делать, как распаковать чемоданы и с новой энергией взяться за работу.

Устойчивая работа ТЭС-3, начиная с весны 1942 года, и успешная работа в зиму 1942–1943 годов позволила перебазировать локомобили ТЭС-1 в Тенькинский район, где быстро развивающаяся добыча золота нуждалась в электроэнергии. На реке Кулу строилась новая локомобильная Кулинская РЭС. В начале 1943 года все локомобили ТЭС-1 были демонтированы и перевезены на Кулу. Строительство ее было поручено А. К. Климову, который вскоре с семьей переехал на стройку, а по ее окончании возглавил РЭС, где работал около пяти лет, вплоть до назначения его начальником Аркагалинского энергокомбината в 1948 году. Вторым последствием ввода ТЭС-3 явилась возможность подачи электроэнергии в район Стана Утиного и Спорное по ЛЭП от Таскана. Этот район снабжался от дизельной станции в поселке Спорное, но энергии ее не хватало. Руководством «Дальстроя» было принято решение о строительстве ЛЭП 35 кВ Таскан-Утиный 32 километра длиной с переходом через реку Колыму. Это был первый переход ЛЭП через Колыму за всю историю. Работа ТЭС-3 с единственной и при этом старой турбиной была, конечно, надежной. Уже заканчивался проект второй очереди станции и с апреля 1943 года началось ее строительство.

Первая Тасканская стройконтора, которая с 1938 года вела строительство первой очереди ТЭС-3, была ликвидирована в 1941 году. Кадры ее перешли в Дебинскую стройконтору, ведущую строительство на левом берегу нового поселка. В Усть-Таскане остался небольшой стройучасток, заканчивающий строительство угольсушилки для ТЭС-3.

Для строительства второй очереди ТЭС-3 и новых ЛЭП 35 кВ Таскан–Утиный и Таскан–Уголь-Эльген была организована новая Тасканская стройконтора УКСа ГУСДС. Начальником ТСК был назначен М. А. Заборонок, в прошлом один из первых строителей Нагаева и Магадана, работавший в крае с 1932 года и награжденный за пионерное строительство еще при Э. П. Берзине, первом начальнике «Дальстроя»,

орденом Трудового красного знамени. Меня назначили главным инженером стройконторы. Проектом второй очереди ТЭС-3 предусматривалась установка еще двух котлов №3 и 4 Таганрогского завода по 16 тонн пара в час и турбины №2 Кировского завода 3500 кВт. Генератор к ней поставили из США заводы «Вестингауз» по ленд-лизу. Строительство не было моей специальностью, пришлось многому учиться и по книгам, и практически, одновременно. Строки строительства были очень жесткими. Вторая очередь станции — два года, ЛЭП Таскан-Утиный — один год. Строительная база от первой стройконторы не осталась, не считая полуразрушенную напольную печь для обжига кирпича. Организационный период, строительство временных сооружений и стройбазы, укомплектование кадров, заготовка стройматериалов и работа на основных сооружениях велись одновременно.

Заготовка деловой древесины началась в верховьях реки Таскан на Терех-Тяхе, организован сплав ее по реке Таскан на расстоянии 80 км, производство красного кирпича и обжиг извести, изготовление финской стружки и штукатурной драни, построено жилье для строителей, бетонно-растворный узел, гараж для машин и тракторов и другое. Котлованы под фундаменты главного корпуса, котлов и турбины были начаты с первого дня. Разработка скального грунта и бетонирование фундаментов велись летом и продолжались в тепляках зимой 1943–1944 годов. Летом 1943 года вместе с расширением стации начались работы на ЛЭП Таскан-Утиный.

Линия имела два больших перехода: через реку Таскан и через Колыму. Переходные опоры, как и все остальные, были деревянными. Они представляли собой целое сооружение. АП-образные, высотой 34 метра, с огромными ряжами, заглубленными в землю на 4 метра, они требовали около 60-ти кубометров леса на каждую.

Условия для земляных работ были трудными, оплывание грунтов и затопление ям под опоры в летний период опережали их изготовление и

установку ввиду постоянной нехватки мачтового леса. Сплав леса по реке Таскан был связан с большими трудностями. Сплавщики, доставив плоты за 80 км, должны были идти обратно пешком почти 50 км, неся на себе продукты, так как подвозить на автомашине их можно было только до Мылги 30 км. Дальше дороги не было. Река в верховьях часто мелела, и плоты застревали на перекатах. Все эти обстоятельства затягивали строительство и вызывали недовольство руководства Главного управления.

***

Осенью 1943 года ко мне, наконец, приехала семья. После двух лет эвакуации, в начале 1943 года, все они вернулись в Москву, что было тоже непросто, так как требовало получения пропуска. Разрешение на вызов семьи из Москвы в Магадан тогда, в военное время, давал лично начальник «Дальстроя», и то в качестве исключения. Встретил я их в порту Нагаева. Я, жена и два сына семи и пяти лет поселились в двух комнатках одноэтажного деревянного барака рядом с угольным складом электростанции.

***

К зиме 1943–1944 годов строительство ЛЭП остановилось из-за отсутствия леса, а к промывочному сезону она должна была войти в строй.

Под давлением обстоятельств начальник «Дальстроя» дал нам разрешение на вырубку двухсот деревьев в районе Усть-Утиной, которые наши автомашины вывозили по льду реки Колымы от Усть-Утиной до Пищекомбината по зимнику за 60 километров.

На зимнике постоянно дежурил трактор с угольником для расчистки снега с будкой для обогрева рабочих. Тогда еще не было бульдозеров. Морозы на зимнике достигали 62-х градусов, и по реке постоянно тянул

ветерок. Бывали случаи, когда машины проваливались под лед в пустоту, образовавшуюся после падения уровня, вода и только часть кабины оставалась наверху, а колеса машины стояли на галечном дне. Водителю оставалось только, спустив из радиатора воду, отправляться за поиском дежурного трактора. Вытаскивание машины занимало один-два дня. Мне приходилось выезжать с лесовозами до Усть-Утиной, находится неделями на зимнике, пока вывозка леса не подошла к концу. Заняло все это три месяца.

Несмотря на тяжелые мерзлые грунты, недостаточную одежду и питание заключенных, суровые условия жизни в обвалованных снегом брезентовых палатках, сильнейшие морозы, бригады землекопов и плотников постепенно к февралю продвинулись к месту перехода через Колыму напротив Майорыча — участка заброшенного прииска. Когда-то здесь была база гидросамолетов, и место это на реке до сих пор называли «авиапорт».

В январе 1944 года М. А. Заборонка освободили от должности начальника Тасканской стройконторы и вместо него назначили А. И. Лебедева, работавшего до этого у нас старшим прорабом. У М. А. Заборонка был слишком хороший и мягкий характер для работы в таких неимоверно трудных условиях и, пользуясь этим, водители, снабженцы плохо выполняли его распоряжения. Стройку постоянно лихорадило — плохое снабжение материалами, перебои с транспортом. Срок окончания ЛЭП был под угрозой. Начальник «Дальстроя» И. Ф. Никишов ежедневно требовал от УКСа сводку о количестве установленных опор и лично следил за ходом строительства.

Начальником УКСа был Муссаиб Джафарович Ахундов. Человек уже пожилого возраста, раздражительный и грубый с подчиненными, среднего роста, сутулый, с большим животом и отвисшей челюстью, он производил неприятное впечатление. Его любимой угрозой было: «…Нэ

выполнишь срок – чорная зэмля копать будэшь...» Говорил он это с сильным акцентом, стуча пальцем по столу. А. И. Лебедев, отбывший уже свой срок, был лично преданным ему человеком, и все неполадки на нашей стройке немедленно докладывал тайком от нас по телефону в Магадан М. Д. Ахундову. Видимо, А. И. Лебедев и добился снятия с должности М. А. Заборонка, которого направили на далекий прииск «Октябрьский» в ЗГПУ заместителем начальника, где он, не проработав и года, умер от болезни сердца.

А. И. Лебедев был полной противоположностью своего предшественника. Он отличался такой требовательностью, что от его многоэтажных непечатных выражений особо изощренной формы шарахались и краснели даже самые матерые и отпетые уголовники-рецидивисты. В подкрепление М. Д. Ахундов сразу же после смены руководства прислал две лучшие бригады заключенных, которые были гордостью УКСа. Он их перебрасывал со стройки на стройку для ликвидации «прорывов». Одна бригада состояла из двадцати четырех плотников во главе с бригадиром Нилом Подгорбунским, а вторая — из тридцати землекопов с бригадиром Гайдуком. И плотники, и землекопы были замечательными специалистами своего дела. Они выстроили не одну фабрику, прииск, электростанцию и ЛЭП, прежде чем попали в нашу стройконтору. Их производительность труда в два-три раза превышала обычную, и это достигалось за счет их высокого профессионального мастерства, строгой дисциплины, трудолюбия и организованности. Они переезжали со стройки на стройку со своим инструментом, имуществом и инвентарем. У них были свои повара, портные, сапожники, инструментальщики и дневальные, топившие печки и убиравшие жилье. Они всегда поддерживали друг друга и держались вместе. Конечно, отношение к ним со стороны руководства было тоже особое и им создавали, возможно, лучшие условия работы и быта. С этими двумя

бригадами мне пришлось работать потом несколько лет, построить много километров ЛЭП и не одну электростанцию, и везде они были основой трудовых коллективов, силой, решающей ход строительства.

Дела на ЛЭП поправились. Стали устанавливать по 5–6 опор в день и, самое главное, начали сооружение перехода через реку Колыму, который нужно было закончить до вскрытия реки. Прорабом на ЛЭП был в это время Моравин (не помню его имени и отчества), человек с большим опытом строительства ЛЭП на Колыме.

Он сам участвовал в монтажных работах и, часто не считаясь с правилами безопасности, подавал в этом плохой пример другим. Он не боялся высоты и мог, например, свободно ходить по траверсе П-образной опоры на высоте 10 метров, не пользуясь предохранительным поясом, поднимал гирлянду изоляторов, перекинув веревку через траверсу, не проверив ее прочность и т. п. Эти нарушения приводили к печальным последствиям. В одном случае обломилась траверса, и сидевший на ней монтер разбился на смерть. В другом — уронил при подъеме опору на переходе через Колыму, что задержало строительство на две надели.

Переходные опоры для ускорения решили поднимать целиком, так как сборка их по элементам, как это делалось при переходе через реку Таскан, занимала много времени. Для подъема на льду Колымы были установлены три тяжелые ручные лебедки грузоподъемностью по 10 тонн, заанкеренные через проруби за лед. Была установлена вспомогательная «падающая» стрела П-образной формы. На растяжках стояли еще две пятитонные лебедки по бокам. В назначенный для подъема день, в конце марта, я и М. Д. Ахундов, специально приехавший из Магадана, чтобы присутствовать при подъеме, выехали из Усть-Таскана на переход в его «Эмке». Перед выездом Ахундов позвонил по телефону и предупредил Моравина о нашем выезде и приказал до нашего приезда опору не поднимать. Дорога заняла всего минут сорок. Когда мы подъехали, то

увидели страшную картину. Вместо красавицы-опоры на земле лежала груда переломанных бревен... Моравин решил подготовить «сюрприз», поднять опору до нашего приезда, «блеснув» перед начальником УКСа. В спешке он не укрепил нижние концы ног у опоры, и она, приподнявшись всего на два с половиной метра от земли, рухнула, разломавшись в узлах крепления на десятки кусков. Ликвидация этой аварии отняла две недели упорного труда. Опору высотой 84 метра пришлось разобрать и собрать заново, заменив половину элементов.

Уже днем по льду бежала вода, оставались считанные дни для подъема. Лед таял, слабел, движение тракторов становилось опасным, а еще предстояло раскатывать по линии провод и натягивать его на участке от Колымы до Стана-Утиного и переезжать для этого несколько раз реку Колыму. Переходные опоры были подняты в середине апреля, а к концу месяца закончили и монтаж проводов. Мне как главному инженеру необходимо было лично осмотреть ЛЭП и дать заключение о готовности ее для подачи напряжения. Идти лучше всего было ночью, так как днем снег проваливался, и было много воды.

Выйдя со Стана-Утиного с восходом луны, я шел при свете вдоль линии, осматривая каждую опору и провода, перебрался по льду через реку Колыму, где наибольший пролет был 500м, на левый берег и пошел в сторону Таскана, любуясь сказочным видом сияющих при лунном свете снежных вершин и самой большой из них сопки под странным названием «Басаганья». Луна освещала всю долину реки Колымы, и видно было на много километров вокруг. Абсолютная тишина, ярко-синее небо с мерцающими мириадами звезд и полное одиночество среди белой пустыни оставляли неизгладимое впечатление. Постепенно рассвело, луна скрылась за «Басаганьей», а я продолжал обход. Добрался я до Усть-Таскана уже к полудню, прошагав 32 километра.

Чтобы лично присутствовать при включении ЛЭП Таскан-Утиный, из Магадана на своем «Паккарде» выехал сам начальник «Дальстроя», генерал-лейтенант Иван Федорович Никишов. Мне не раз приходилось в 1940–1941 годах докладывать на Техническом совете Главного управления, где он председательствовал, проекты электростанций и других объектов, выполненные «Колымпроектом», а также участвовать в проводимых им совещаниях по вопросам, связанным с энергетикой. Был он крутого нрава, и его боялись все, начиная от рядовых работников, заканчивая его заместителями.

Однажды, в марте 1943 года у него в кабинете рассматривали вопрос подготовки к предстоящему промывочному сезону. Как представитель Тасканского энергокомбината я докладывал о готовности станций к работе и график текущих ремонтов агрегатов и профилактических отключений для работ по ЛЭП. При этом я имел неосторожность заявить, что СГПУ не дает согласия на какие-либо остановки, вынуждая нас к работе оборудования на «износ». При этих словах И. Ф. Никишов побагровел, встал из-за стола и стал кричать: «…Это вы на станции заставляете горняков работать на износ своими ремонтами! Никаких остановок и отключений для ремонтов не будет до окончания промывки!» Когда он выходил из себя, то обычно расстегивал верхние пуговицы своего кителя и, залезая под него рукой, усиленно массировал сердце.

Все присутствующие в оцепенении ждали, что будет дальше. Он, ведь имел права заместителя наркома внутренних дел СССР! Вскоре он выговорился, обессилел, сел и, наконец, оказал: «Давайте сюда ваш график!» Я передал его через сидевшего впереди его заместителя, комиссара госбезопасности С. Е. Егорова. Генерал подписал его. «Попробуйте только его нарушить. Ни одной лишней минуты ограничений не прощу!» Наступила разрядка, все вздохнули. В коридоре, куда все вышли после совещания, многие мне говорили, смеясь: «Тебе

просто повезло! Знаешь, куда он мог бы тебя загнать?» В то же время, нельзя было не отметить его природных способностей талантливого администратора и организатора с проницательным и живым умом. До «Дальстроя» он командовал пограничниками Хабаровского края. Среднего роста, плотного телосложения, широкоплечий, он очень напоминал лесного бурого медведя. В те годы он твердо держал руководство краем в своих руках.

Когда он неожиданно быстро появился на вахте-проходной Тасканского энергокомбината, его руководители Н. Я. Скворцов и А. С. Карпов растерялись. Они не ожиидали, что ЛЭП уже готова к включению. Мы все волновались, так как не успели испытать линию под напряжением. А. С. Карпов поэтому дал указание поднимать напряжение на линии с нуля, выделив для этого один из локомобилей ТЭС-2. К нашему счастью, ЛЭП отлично выдержала испытание. Генерал поблагодарил всех присутствующих на главном щите управления станции за успешное окончание строительства ЛЭП и тут же уехал на Спорное посмотреть, как там приняли энергию.

Надо сказать, что на Спорненской автобазе не очень верили, что получат энергию в установленный срок, и не торопились закончить понизительную подстанцию. Специальные «лазутчики» посылались к нам на строительство ЛЭП, высматривая, как у нас идет дело, потом докладывали в Магадан, что оно идет плохо и к сроку готово не будет. Но «разведка» автобазы подвела и прозевала готовность линии. Как оказалось, на Спорное трансформатор стоял еще рядом с фундаментом. Узнав, что к нему выехал Никишов и будет у него через полтора часа и даже раньше, начальник автобазы закрыл цеха, срочно собрал людей, трансформатор, буквально, руками затащили на место и организовали его подключение. Генерала специально долго водили по цехам автобазы и поселку, пока заканчивали монтажные работы. Тем временем стемнело, и

И. Ф. Никишов удивился, почему в поселке темно, когда энергия была с Таскана подана еще при нем? «А мы ждем Вашего указания, товарищ генерал, чтобы включить поселок при Вас!» — работы на подстанции только-только закончились. Поселок включили. Все Спорное засияло огнями. Зрелище было эффектное. Генерал остался очень доволен и сразу выехал в Магадан.

Вернувшись в город, на следующий день он присутствовал при пуске новой Нагаевской паротурбинной станции с двумя блоками по 1 тыс. кВт. Ввод в эксплуатацию в течении двух дней двух новых энергетических объектов укрепил авторитет строителей и энергетиков на некоторое время в глазах руководства Главного управления. Однако УКС и его начальник М. Д. Ахундов недолго продержались на этих достижениях. За срыв срока строительства какой-то обогатительной фабрики (не помню, какой именно) УКС в наказание ликвидировали, М. Д. Ахундова, как уже, бывало с ним прежде, снова понизили в должности, назначив с нами по-соседству начальником Эльгенской стройконторы в поселке Уголь-Эльген, где летом 1944 года было начато строительство новой Эльгенской паротурбинной электростанции.

***

Работы по расширению ТЭС-3 тоже велись быстрыми темпами. К весне 1944 года фундаменты под котлы и турбину были закончены, начался монтаж котлов, металлоконструкций главного корпуса, а потом кладка стен. Турбину монтировали уже в закрытом здании и пустили в марте 1945 года от действующих котлов, а к маю закончили котлы №3 и 4. В мае 1945 года вторая очередь ТЭС-3 была закончена, и станция с четырьмя котлами и двумя турбинами 3 и 3,5 тыс. кВт стала надежным источником энергоснабжения обширного горнопромышленного района.

Настоящим праздником для всех нас стало 9 мая 1945 года — День Победы. Вся страна с радостью и ликованием праздновала победу над фашистской Германией в Великой Отечественной войне! На краю нашей Родины, в далеком от фронтов войны таежном поселке Усть-Таскан около электростанции собрался на митинг весь коллектив предприятия, все жители и с наспех сколоченной трибуны взволнованно выступали, славя мужество и героизм советского народа и воздавая должное памяти погибшим за Родину. Ни трибун, ни митингов никогда до этого не видел маленький поселок.

***

С ликвидацией УКСа летом 1944 года все ранее подчиненные ему стройконторы передали Горнопромышленным управлениям. Тасканская попала в СГПУ, Аркагалинская в ЗГПУ, Эльгенская стройконтора, куда начальником назначили М. Д. Ахундова, была передана ЮЗГПУ в поселке Сеймчан, начальником которого был М. В. Груша. Распыление сил строителей по Горным управлениям, не располагавшим ни кадрами строителей, ни базами стройиндустрии, ни строймеханизацией, не способствовало, конечно, улучшению дел в капитальном строительстве.

Вскоре после перехода в подчинение СГПУ и его начальника, полковника Михаила Андреевича Гагкаева, главу нашей стройконторы А. И. Лебедева назначили начальником ОКСа СГПУ, а он, вместо помощи нам, начал понемногу отбирать наши ресурсы к себе в Ягодное. Так было и в других Горнопромышленных управлениях. В результате положение с капитальным строительством резко ухудшилось, и руководство «Дальстроя», все еще не желая восстановить УКС, в январе 1945 года подчинило наиболее важные стройки непосредственно Главку, и мы, таким образом, попали под руководство заместителя начальника «Дальстроя» по строительству, подполковника А. К. Колесникова.

Когда в СГПУ был получен приказ из Магадана о передаче Тасканской стройконторы в подчинение Главного управления, начальник СГПУ Гагкаев отдал приказ немедленно забрать в Ягодное все наши машины и тракторы, думая, что мы еще не знаем о приказе Главка. На Таскан срочно прибыл заместитель начальника СГПУ Е. И. Азбукин, чтобы проследить за отправкой транспортных средств и строймеханизмов в Ягодное. Мне, оставшемуся одному из руководства стройконторы, пришлось, несмотря на угрозы, категорически отказаться от исполнения приказа Гагкаева и доложить об этом в Магадан. Так провалилась политика «ограбления» стройконторы перед передачей, и Е. И. Азбукину пришлось уехать ни с чем. Этот случай, спустя почтя двадцать лет, мы с ним со смехом вспоминали, когда судьба вновь свела нас на Чукотке.

Поселок Уголь-Эльген (1946–1947)

После окончания строительства второй очереди ТЭС-3 началась прокладка ЛЭП 35 кВ Таскан–Уголь-Эльген 60 км с ответвлением в 45 км от разъезда Известковый на Верхне-Сеймчанский Горнорудный комбинат им. Жукова или, как его называли, Каньон.

Для оперативного хозяйственного руководства и снабжения многочисленных строек в Главном управлении не имелось аппарата, и это оказалось настолько хлопотным для него делом, что, промучившись весь 1945 год, руководство «Дальстроя» вновь возродило УКС ДС в Магадане и, как прежде, его возглавил тот же М. Д. Ахундов, собравший старые кадры и все свои стройконторы. С марта 1945 года Тасканскую и Эльгенскую стройконторы объединили в одну Эльгенскую районную (ЭРСК), поручив ей строительство и станций, и линий, и жилья в этом районе.

В поселке Уголь-Эльген, как уже упоминалось, в 1944 году началось строительство Эльгенской РЭС для снабжения предприятий и поселков ЮЗГПУ. Одновременно началось строительство ЛЭП Эльген-Сеймчан с отпайкой на рудник им. Лазо. Для Эльгенской РЭС из США поступило по ленд-лизу старое оборудование с электростанции Нью-Йоркской типографии, работавшее с 1912 года и демонтированное в 1942–1943 годах. В комплект поставки входили 4 блока по 1 тыс. кВт. Строительство первых трех блоков закончилось в конце 1945 года. Была построена также ЛЭП на Сеймчан. Вновь организованной ЭРСК предстояло строительство 4-го блока станции и ЛЭП Таскан -Эльген с отпайкой на Каньон.

***

Мать, проживавшая с сестрой в Саратове, более года не получала от отца никаких известий. Мы знали, что осужденных решением Особого совещания не освобождали до окончания войны независимо от срока заключения, и ждали его, в крайнем случае, в конце 1945года. Отсутствие писем с декабря 1944-го вызывало у нас сильную тревогу. На запросы матери из Соликамска ответов не было. В январе 1946-го один из освободившихся оттуда знакомых сообщил матери, что отец умер в конце 1944 года, так и не дождавшись освобождения…

Моя семья оставалась жить в Усть-Таскане, когда мне пришлось принимать Эльгенскую РСК. Старшие два сына десяти и восьми лет ходили в школу, а младшему, родившемуся здесь, был год. На Эльгене не было школы, жить с семьей было негде. Поселился я в одной из комнат, в общей квартире с главным инженером Михаилом Васильевичем Улазовским и его семьей.

Стройконтора помещалась в одноэтажном деревянном здании на территории электростанции. К этому времени три блока станции уже работали, а по 4-му блоку выполнялись земляные работы. Электростанция

помещалась в большом корпусе 40 м в длину, 25 м в ширину и высотой около 12 м. Оборудование станции имело много автоматики, что было удивительным, учитывая, что оно было изготовлено до 1912 года. Поступающее оборудование было отлично укомплектовано и упаковано. В комплект поставки входили приборы измерения, электроматериалы, вплоть до кабеля, провода, электроламп, и даже обмуровочные материалы: огнеупорный кирпич, асбест, сухие шамотные растворы, требующие только разведения водой. В комплект оборудования станции вошли даже трактор «Катерпиллер» и небольшой бульдозер «Аллис-Чалмерс», для строительно-монтажных работ.

На ящиках с оборудованием была наклеена круглая синяя эмблема ООН с надписью на русском языке: «Одной из объединенных наций от одной из объединенных наций». Детали в ящиках были переложены толстыми иллюстрированными американскими журналами и газетами. Двор, где распаковывались ящики, походил больше на читальный зал, и приходилось часто напоминать нашим монтажникам, что в рабочее время читать некогда, нужно работать, а чтением, кому интересно, заниматься вечером.

Эльгенская РЭС была особенно примечательна тем, что являлась первой попыткой не только в Союзе, но, видимо, и в мировой практике строительства электростанции с консервацией многолетнемерзлых грунтов в основании фундаментов как главного корпуса, так и основного оборудования. Под блоками 1, 2 и 3 грунты проморaживались через погруженные трубчатые вертикальные колонки, сквозь которые прокачивался охлажденный в аммиачной холодильной установке раствор хлористого кальция. Под 4-м блоком была заложена система горизонтальных железобетонных труб большого диаметра, охлажденных в зимнее время наружным воздухом от отдельных вентиляторов. Последняя система охлаждения показала наибольшую эффективность. Опыт

сохранения мерзлоты, как положительный, так и отрицательный, был использован при дальнейшем проектировании. Другой особенностью Эльгенской РЭС было искусственное водохранилище, созданное на реке Правый Эльген с помощью земляной плотины, служившее зимним запасом воды для станции.

Система охлаждения воды была оборотная, с градирнями. Температура воды регулировалась автоматикой. Плотина прослужила более десяти лет, пока работала станция. Когда же станцию и шахты закрыли в середине 1950-х годов, плотину постепенно промыло паводками, потому что за ней не было никакого ухода и надзора.

Поселок Эльген Угольный принадлежал, в основном, ЭУРу — Эльгенскому угольному району, в котором работало в несколько раз больше людей, чем на станции и в стройконторе. У него был свой лагпункт, а у нас свой, хотя и помещались они в соседних зонах. Вольный жилпоселок состоял из десятка одноэтажных, двух- и четырехквартирных домов и пары бараков-общежитий, и только два дома, помнится, было двухэтажных.

Весь поселок построили деревянным, но двухэтажные дома и сама электростанция состояли из шлакоблоков. Производство шлакоблоков было организовано здесь с 1944 года, когда на других стройках Колымы они еще не применялись. На строительстве четвертого блока работали уже получившие опыт на первых блоках и переведенные с Таскана молодые, энергичные и знающие работники. Среди них: главный инженер М. В. Улазовский, старший прораб по монтажу С. Н. Ефименко, прораб по электромонтажу А. С. Грицюк, мастера Корольков, Бутаков, Андресов и другие.

С начала 1946 года на стройке было затишье. В январе и феврале работы почти не велись, не было лесоматериалов. Лес, заготовленный в низовьях реки, не вывозился из-за заноса дороги. Первой моей задачей по

приезде в начале марта было наладить его вывозку. Американские тракторы при строительстве первых трех блоков были доведены до состояния, требовавшего большого ремонта. Запчастей к ним не было. Оставалось одно — чистить дорогу в лес руками. Все бригады и служащие из конторы были направлены на эту работу. После десяти дней упорной работы нам удалось открыть дорогу в 15 км и начать вывозку леса. Запустили в работу, простоявшую три месяца, пилораму. Стройка возобновилась. Основные строительные работы по четвертому блоку выполнялись летом 1946 года, а монтаж выполнен был к маю 1947-го. Строительство ЛЭП 35 кВ Таскан-Эльген, начавшееся еще летом 1945-го, длилось уже почти год и закачивалось. Опоры устанавливались с двух концов линии двумя бригадами, и строительство не представляло трудностей, так как трасса ЛЭП проходила на всем протяжении вблизи железной дороги.

Совершенно с другими условиями мы встретились на ЛЭП от разъезда Известковая до Каньона. Трасса линии длиной 45 км проходила по горным склонам хребта и через перевал на высоте 2000 м спускалась в узкое ущелье, в поселок, получивший от него название «Каньон».

Верхне-Сеймчанский Горнорудный комбинат им. Г. К. Жукова в поселке Каньон строился в отдаленной горной, совершенно неосвоенной местности в верховьях реки Сеймчан. Автодорогу к Каньону проложили от рудника Лазо и фабрики имени Чапаева через перевалы. Чтобы добраться до Каньона из Уголь-Эльгена или из Сеймчана, нужно было проделать более 120 км. Из них 80 км по временному проезду в горах, где не было ни одного населенного пункта. Мачтовый лес вывозился автомашинами стройконторы с реки Колымы, где в устье реки Сеймчан велись его заготовки. Вывозка шла по двум направлениям. Для ЛЭП Таскан-Эльген и участка ЛЭП от Известковая до перевала лес вывозился к

железной дороге на станцию Уголь-Эльген. Потом он развозился по железной дороге и, далее, тракторами.

Для участка линии от Каньона до перевала лес доставлялся машинами до Каньона по временному проезду, а до перевала развозка велась трактором. На ЛЭП Известковая-Каньон строительство велось с двух концов линии. Тракторы работали в очень тяжелых условиях бездорожья, ходили по болотам и горным склонам, по руслам рек и через леса. Передвигаться по линии можно было только пешком. Продовольствие, инструмент, запчасти и другие мелкие грузы доставлялись на людях за десятки километров, потому что на каждом участке имелся только один трактор, занятый полностью на развозке мачтового леса.

На отдельные высокие и крутые горные склоны лес для опор приходилось вручную поднимать веревками. Тракторные сани не выдерживали более двух-трех рейсов и разваливались. Помогло предложение: возить мачты волоком, пучками по шесть-восемь штук на петле из троса, прицепленного к трактору.

На перевале, на высоте 2000 м, несколько километров линия проходила по сплошным валунам размером по два-три метра в поперечнике, а некоторые валуны были размером с крестьянскую избу. Издали вся эта картина напоминала скучившееся стадо слонов. Установка опор в валунах проводилась с помощью взрывных работ.

Трактор, работавший со стороны железной дороги, был все тот же ЧТЗ-60, который нас «мучил» два года назад на строительстве ЛЭП Таскан-Утиный. Он и здесь тормозил все работы, часто ломался, завести его на морозе было подвигом. Трактористы, все черные от копоти от факелов с соляркой, часами заводили его ломиком за маховик. Иногда двигатель давал вспышку, и ломик летел метров на десять, угрожая тяжелой травмой тому, кто не успевал увернуться. Чтобы ускорить

развозку леса, пробовали использовать лошадей. Но когда две лошади из пяти, полученных в совхозе Эльген, пали, пришлось от них отказаться.

Нас выручило рационализаторское предложение главного механика УКСа Н. П. Листопадова. По своим чертежам он заказал на Магаданском Авторемонтном заводе специальный редуктор, который позволил установить на тракторе «Катерпиллер» вместо изношенного тракторного заводского двигателя новый карбюраторный автомобильный мотор от «Студебеккера». Звук от работающего на больших оборотах двигателя напоминал звук самолета и был слышен далеко в горах. Новый мотор вдохнул в трактор вторую жизнь. Он свободно брал крутые подъемы, носился с большой скоростью по линии, не прошло и двух месяцев, как все перевозки на линии были закончены, и опоры установлены.

Наступившая зима 1946–1947 годов облегчила передвижение по линии, ямы под опоры уже не заплывали грунтом, что тоже ускорило стройку. В то же время возникали новые трудности с обеспечением бригад теплой одеждой и продовольствием, углубившихся в тайгу на 20–25 км под перевал. Приходилось неоднократно выезжать на трассу ЛЭП для решения на месте многих вопросов.

Бригады, работавшие на строительстве линий электропередачи, были укомплектованы наиболее добросовестными и квалифицированными работниками из числа расконвоированных заключенных Эльгенского лагеря, закрепленного за стройконторой. Все они дорожили возможностью жить и работать в тайге, в условиях относительно более свободных, чем в лагерной зоне. На ЛЭП не было ни одного случая самовольной отлучки с места работы или других нарушений дисциплины.

В то же время, в поселке, на строительстве электростанции, куда рабочих привозили ежедневно на работу под конвоем, бывали ЧП. Однажды летом, возвращаясь на работу после обеда, я встретил бегущих людей из одной бригады. Они бежали поскорее обратно, по направлению к

лагерю. На ходу они объяснили мне, что только что двое из бригады, работавшей на берегу речки при заготовке гравия, напали на конвоира, связали, забрали винтовку и скрылись в тайге. А остальные, испугавшись последствий, решили бежать в лагерь сами. В тайгу ушли бригадир Некрасов и его помощник Шевченко. По всему району объявили тревогу. Стройка остановилась на три дня. Подразделение охраны получило подкрепление из Сеймчана. Поиски в радиусе 70 км не дали результатов. Беглецы как провалились куда-то. В такой напряженной обстановке прошло несколько месяцев. Только в декабре их обнаружили в Усть-Таскане. Некрасова узнали, когда он в магазине покупал продукты.

***

Под новый 1947 год, было это 30 декабря, я и старший прораб по монтажу ЛЭП Андрей Семенович Грицюк выехали на Каньон, чтобы проверить ход работ и завезти инструменты и материалы на понизительную подстанцию ГРК им. Жукова, где велся монтаж оборудования. Автомашина «Студебеккер» с двумя ведущими осями была самой лучшей и надежной, а водитель Миронов — самым опытным водителем в стройконторе. Именно он на своей машине вывез лес с реки Колымы на Каньон для ЛЭП. Мы планировали вернуться на следующий день на Уголь-Эльген домой, чтобы встретить Новый год. Доехали мы до Каньона быстро. Путь в 120 км отнял не более трех часов. Ознакомившись с работами на подстанции, мы осмотрели новую обогатительную фабрику, где ожидался скорый ее пуск, и новый поселок. За короткий срок, около полутора лет, в далеком и пустынном горном районе возникло промышленное предприятие, оснащенное самым современным импортным оборудованием, и отличный поселок. Весь комплекс умещался в узкой долине-каньоне, зажатом крутыми скалистыми склонами, синими от кобальтовой руды.

К концу дня, закончив дела на комбинате, мы поехали в нашу бригаду, работавшую на строительстве ЛЭП в двух километрах от поселка. Здесь, в домике, предназначенном для будущего обходчика ЛЭП, жили десять рабочих вместе с прорабом Трощенко. Отсюда они каждый день выходили на линию, заканчивая засыпку грунтом вокруг оснований опор. У них мы и остались переночевать. Утром 31 декабря мы выехали домой. Не проехали и десяти километров, как началась пурга, снег заносил на глазах дорогу, пропала видимость, машина двигалась все медленней и, наконец, совсем застряла в снегу. Пришлось лопатами выгребать из-под колес снег, чистить дорогу впереди. Через несколько сот метров, совсем выбившись из сил, мы поняли, что не только не сможем доехать домой, но и не сможем вернуться в Каньон. Уже стемнело. Не теряя времени, я и Грицюк расчистили небольшую площадку, машину развернули и двинулись обратно. Дорогу уже успело сильно занести снегом. Мы вдвоем шли впереди с лопатами и расчищали колею. В течении восьми часов пробивалась машина к Каньону и когда, наконец, мы добрались до поселка, по радио передавали из Магадана поздравление с Новым годом!

От усталости мы повалились на пол в коридоре дома для командированных и уснули в своих тулупах, не раздеваясь. Утром 1 января стало известно, что дорога полностью закрыта, и нам оставалось только вернуться в свою бригаду, в дом обходчика. Никто не ждал нас. Все думали, что мы давно дома, в Эльгене. Так прошло несколько дней. Никто не собирался чистить дорогу. Дорожники будто и не существовали. Вынужденное бездействие тяготило. Приближался срок выплаты зарплаты, годового отчета, многие другие дела ждали в стройконторе, а мы сидели в ловушке. С продуктами в бригаде было туго. Хлеба не было. Выручили нас только куропатки, которых Трощенко приносил штук по десять каждый день. Оказывается, человек не может есть один вид пищи, даже если она остается деликатесом. Со мной был в жизни похожий

случай, когда в одном поселке на Урале пришлось во время командировки в 1939 году питаться семь дней подряд одними сардинами в масле. Другого ничего не было, даже чай вскипятить было негде. И вот теперь пять суток подряд, трижды в день — куропатки. Но зато чая было сколько угодно.

На шестой день, не дождавшись открытия дороги, решено было идти пешком по трассе ЛЭП сорок пять километров до железной дороги, а там, на Известковой, на первом же поезде доехать до Уголь-Эльгена. Это была первая попытка пройти зимой всю линию с одного конца до другого. До этого работавшие на линии бригады на другую сторону через перевал не проходили. Мы знали, что до перевала на двадцати километрах снега будет немного, и лыжи не взяли. Утром 6 января Грицюк и я вышли в путь, оставив Миронова с машиной на Каньоне до открытия дороги.

Мороз был небольшой, около двадцати пяти градусов, и мы бодро зашагали в сторону перевала. До ближайшей бригады, работавшей под перевалом, было около 15 км. Кроме наших рабочих, никто в этом районе не находился и не жил. Однако это нам только так казалось. Отойдя километров десять от Каньона, мы увидели странную фигуру верхом на олене, пересекавшему рысцой, метрах в ста впереди, наш путь. Это был якут в меховой одежде, с капюшоном. Сидел он не на спине, а как бы «на плечах» оленя, ногами всадника охватывал его шею. Может быть, он видел нас, может, и нет, но смотрел он только вперед под ноги оленя и так, не оглядываясь и не поворачивая головы, скрылся в ближайшем распадке, также внезапно, как и появился. Откуда он ехал и куда спешил, мы не могли понять и никогда потом не узнали, но, видимо, у него были свои дела и свои дороги ...

Мы никогда не встречались на Колыме с местным населением в районах нашего строительства и даже не подозревали о его существовании. Ближайший национальный поселок был в верховьях

Таскана километров за сто отсюда, даже по прямой, видимо, якуты, именно «по прямой» здесь и передвигались по тайге.

По мере приближения к перевалу снега становилось все меньше — скалистая дорога продувалась со всех сторон. К полудню мы добрались до наших людей. Жили они в таежном, наспех срубленном домике в десятке метров от линии. Бригадиром здесь был молодой, с девичьим румяным лицом, всегда приветливый и застенчиво улыбающийся Сонин, вид которого никак не вязался с его основной профессией бандита на воле. Дисциплина и порядок у него в бригаде были образцовыми, и все работали отлично. «Порядок, гражданин начальник!» — всегда весело рапортовал он при встрече. Хотя приход наш был совершенно неожиданным, встретили нас с радостью. Более месяца они никого не видели и не слышали. Можно не говорить о том, что ни газет, ни радио на удаленных участках тогда не было. В разговорах о всяких новостях прошло несколько часов и, отдохнув, мы двинулись дальше, хотя нас оставляли до утра. Но мы решили в первый же день пройти за перевал и заночевать в домике обходчика, выстроенном в километрах четырех от подножья хребта по ту сторону. Домик стоял пустой, там была печка, можно было ее затопить и отдохнуть до утра.

Пока мы взошли на перевал, уже стемнело. Наверху дул сильный ветер. Величественный вид открылся перед нами при свете сияющего звездного неба. Цепь белых горных вершин уходила на север и на юг, теряясь во мраке на горизонте. Где-то далеко внизу, по обе стороны хребта виднелись глубокие расщелины и заросшие лесом распадки, долины горных ручьев и рек. Огромные валуны на вершине казались фантастическими постройками, и мы старались не приближаться к ним. Верным ориентиром нам служили опоры ЛЭП, далеко видимые на фоне снежных гор. Не скрою, что, находясь ночью на перевале среди этого первозданного мира, мы испытывали чувство страха и полной

беспомощности перед лицом суровой и величественной природы. Только здесь мы поняли, что поставили перед собой непростую задачу. Но худшее нас подстерегало впереди...

Труден подъем в горах, но спуск таит в себе еще больше опасностей. Мы не помнили, как попали в темноте на край обрыва. Мы полетели вниз, не имея возможности зацепиться за что-либо или уменьшить скорость падения. Если бы не глубокий снег, мы просто разбились бы о камни. Не успев ничего сообразить, мы оказались внизу, у подножья, врезавшись в снег по самые плечи, но невредимые. Кое-как, выбравшись из сугробов, мы поспешили уйти подальше от обрыва, боясь обвала. Снег везде был по пояс. Вот где пригодились бы лыжи! Первое, что ощутили мы внизу, был сильнейший мороз, градусов пятьдесят. У меня на ногах были торбаса, завязанные ремешками ниже колена. А. С. Грицюк был в коротких валенках и в ватных брюках, заправленных внутрь. Снег постоянно забивался к нему в валенки, и он поминутно останавливался и его вытряхивал. Я шел впереди, пробивая в снегу дорогу, но силы быстро таяли. Мороз усиливался, глубокий снег не давал продвигаться вперед. «Если не выберемся из этого снега в течение получаса, нам конец», — подумал я, все еще не ориентируясь в темном лесу и теряя последние запасы сил.

Продвинувшись метров на пятьдесят, я обнаружил, что мой спутник где-то застрял. На мой зов никто не отвечал. Вернувшись назад, я нашел сидящего в снегу совершенно обессиленного А. С. Грицюка. Было похоже, что он засыпает. Растолкав его и заставив еще раз вытряхнуть из валенок снег, я теперь не уходил от него дальше, чем на 5–10 метров, часто оглядывался назад и поджидал его в темноте. Так, падая и снова поднимаясь, пробивались мы в темном лесу через валежник и кусты, по глубокому снегу, еще часа два или три... Вдруг под ногами

почувствовалась твердая опора, лед или замерзшая наледь на реке, не знаю, но снега там почти не было.

Это было спасением. Вымотались мы вконец. С надеждой и новыми силами двинулись вниз по замерзшей реке. Как видимо, это было верховье реки Лаглыхтах. По нашим расчетам домик обходчика был уже недалеко. «Скоро доберемся, растопим печку, отдохнем, а утром пойдем дальше», — мечтали мы. Вдруг на фоне черного неба, впереди, я увидел над лесом какие-то странные красные точки, кружившиеся, подобно комарам, в воздухе. «Видимо, от переутомления в глазах рябит», — подумал я. Но «комары» становилась все ближе и ярче, пляска их усиливалась, а временами затихала. Мы ничего не понимали и пройдя поворот реки, обогнув лесок, оказались... перед, домом обходчика! Из трубы на крыше шел дым, из нее над деревьями роем летели искры, а не «комары».

Бегом бросились мы вперед и ввалились в жарко натопленный домик, где в обеих комнатах прямо на полу спала наша бригада, которая только несколько часов назад перебралась навстречу нам, на этот участок. Конечно, никто из них не имел никакого понятия о нашем «путешествии». Провод на линии еще не был натянут, и никакой связи по ней еще не было. Кроме того, сюда люди попадали только со стороны железной дороги, и не было еще случая, чтобы кто-нибудь «сваливался» с перевала.

На следующий день предстояло пройти до карьера, где добывали известняк, еще пятнадцать километров, а там до железной дороги было всего пять. На карьере в следующем пункте обходчика осталось несколько рабочих и трактор для подвозки грунта на засыпку опор. Эти пятнадцать километров мы прошли без труда и к вечеру были у цели. Жилье состояло из трех маленьких домиков. В одном расположились на ночь А. С. Грицюк и я, в двух других, рядом с нами, ночевали рабочие. Ночью мы проснулись от едкого дыма и треска огня. От дымохода, жарко натопленной печки, загорелся потолок. К счастью, проснулись вовремя. Огонь еще не успел

распространиться, и с помощью разбуженных соседей вскоре удалось его потушить снегом. Воду в тайге, в январе найти трудно, но бывают случаи, когда даже среди зимы она может вызвать целый потоп, в чем я убедился здесь же, в карьере, через пару месяцев. Без теплого ночлега после пожара нам было уже не до сна. Дойдя до железной дороги, вскоре мы тряслись на открытой платформе поезда, идущего за углем. Было 8 января. Наша автомашина прибыла из Каньона через три дня. Так прошла «встреча» 1947 года.

Не прошло и двух месяцев, как пришлось снова побывать на ЛЭП, на известковом карьере и опять ночевать в одном из домиков. Было начало марта. Стояли сильные морозы. Однажды ночью все были разбужены сильным шумом… воды! Мы едва успели натянуть на себя одежду и выскочить наружу, как вода заполнила домик, стала вытекать из окон, замерзая и образуя наледь вокруг. К утру наше убогое жилище было заполнено льдом до потолка. Когда все промерзло, приток воды прекратился. Как оказалось, всему виной была печка, которую всю зиму постоянно топили. Под домиком образовался обширный «талик», куда и устремилась вода, зажатая со всех сторон мерзлотой. «Фокусы» мерзлоты нужно учитывать, как оказалось, даже при строительстве маленьких времянок.

В марте-апреле на линии шла подвеска изоляторов и провода. На линии Известковая-Каньон впервые пришлось подвешивать стеклянные изоляторы, так как фарфоровых не было. Производство стеклянных изоляторов было организовано на стекольном заводе на 72-м километре от Магадана в конце войны. Эти изоляторы часто давали трещины, нагреваясь на солнце из-за большой разницы в коэффициентах линейного расширения у стекла и чугуна, которым было армировано стекло. В мае, когда на ЛЭП было подано напряжение, несколько опор сгорели до пасынков, то есть не дойдя до земли 3м, и пришлось их восстанавливать.

Помню, из Магадана пришло строгое указание: «Срочно восстановите опоры. Установите по всей линии круглосуточное дежурство, чтобы в случае загорания дежурные немедленно принимали меры к тушению опор. По выполнению включить ЛЭП повторно в работу». Не хочется называть автора этого приказа. Мы выполнили его только в части восстановления опор и повторного включения линий. Что касается «круглосуточного» дежурства, то организовать его на 45 километрах не было никакой возможности. У нас было там всего 25 человек или по 8 человек в смену, в среднем по 6 км на человека, что явно мало, чтобы «тушить» опоры. Да и как же их тушить? Можно ли влезать на горящую опору на высоту 8–10 метров? Кругом ничего, кроме снега, нет. Никаких огнетушителей нет. Более глупого указания не помню. У нас было еще несколько случаев загорания и отключений, пока летом 1947 года стеклянные изоляторы не заменили на фарфоровые.

Верхне-Сеймчанский комбинат работал недолго. После четырех лет эксплуатации он был законсервирован по экономическим соображениям. Огромный труд и средства были затрачены напрасно. В «Дальстрое» было немало поспешных и непродуманных решений, повлекших бросовые затраты, но иногда обстановка заставляла рисковать. Работы по четвертому блоку подходили к концу. В мае 1947 года строительство Эльгенской РЭС было закончено, и она заработала на полную мощность.

Все основные объекты, порученные Эльгенской РСК, закончились. Намечалось дальнейшее расширение — 3-я очередь ТЭС-3 на Таскане, строительство там же новой капитальной углесушилки, но все эти объекты еще не имели проектной документации и пока велось строительство жилья.

***

В начале июня, в первой половине дня, кто-то позвонил мне в Уголь-Эльген из Таскана и сказал: «У нас тут несчастье произошло. Сокшев утонул, а ваша жена жива и сейчас дома, не волнуйтесь», — и положил трубку. Н. М. Сокшев был начальником Тасканского стройучастка нашей ЭРСК. Несколько раз я пытался найти кого-нибудь из работников стройучастка по телефону, но никто не отвечал. По моему квартирному номеру ответил врач, что все в порядке, жена дома, но по своему состоянию подойти к телефону не может, хотя уже вне опасности. Подробно, что произошло, не знает. Не теряя времени, я первым же поездом выехал на Таскан.

Там произошла следующая трагедия. В десять часов утра Тасканский энергокомбинат отправлял детей — школьников в пионерлагерь, в Усть-Утиную. Переправа, принадлежащая ТЭКу, была паромной. Моста через реку Таскан тогда не было. Был еще паводок, только по реке прошел лед, и паром еще не работал. Переправа людей производилась на лодке, ходившей по тросу, натянутому через реку. Первыми переправили детей с учителями, сопровождающими их в пионерлагерь. Родителей и других провожающих переправляли последним рейсом. Среди них была и моя жена, пришедшая проводить старшего сына, а также Н. М. Сокшев.

Паромщик перегрузил лодку, на середине реки она зачерпнула воду и перевернулась, а все, сидевшие в ней, очутились в ледяной воде, пытались плыть, кто как умел, увлекаемые стремительным течением разлившейся реки, и кричали о помощи, но никакой помощи не было. Никаких спасательных средств на переправе никогда не существовало. Дети в ужасе метались по берегу и кричали: «Мама, мама!...» Мамы плыли и на их глазах тонули, и только те, кто умел плавать, помогали другим добраться до берега. Жена умела плавать и, проплыв около километра, уже далеко ниже поселка, подплыла к берегу, где ей помогли выйти из

воды. Видели как Н. М. Сокшев, проплыв с полкилометра, уже выбирался на берег, уже стоял на ногах по пояс в воде, но когда к нему подбежали люди, отказался от помощи и сказал, чтобы бежали помогать другим. Когда же люди, отбежав от него всего несколько десятков метров, оглянулись, его уже не было. Тело его нашли после долгих поисков ниже поселка. Сердце его не выдержало ледяной воды. Утонули еще две женщины. Одна из них, жена нашего рабочего Яндика, мать четырех детей, погибла на их глазах…

Николай Михайлович Сокшев не увидел больше своей семьи и родной земли. Досрочно освобожденный, реабилитированный еще в середине войны, он честно и преданно трудился на строительстве Тасканской РЭС, сначала десятником, потом прорабом, старшим прорабом и, наконец, начальником участка. Он был скромным человеком, терпеливым и трудолюбивым, опытным строителем, отдавшим много сил и все последние годы жизни работе. Проводить его в последний путь пришли коллеги-строители, работники энергокомбината и просто жители поселка, знавшие и уважавшие его.

Жена была так потрясена случившимся, что мы боялись за ее рассудок. Но постепенно она поправилась и пришла в себя. Эти события, а также окончание строительства на основных объектах привели нас к решению выехать в отпуск на «материк» — первый отпуск за семь лет работы. У нас уже было четверо детей. В мае 1946 года после трех мальчиков в семье появилась дочь. Как раз к этому времени впервые после войны стали давать отпуска. В Москву уже можно было лететь самолетом. Тихоходные ЛИ-2 летали только в светлое время дня и ночевали в авиапортах. Путь до Москвы продолжался пять суток. В сентябре 1947 года мы всей семьей вылетели в Москву из аэропорта на 13-м километре под Магаданом. Так закончился первый этап нашей жизни на Колыме.

Глава 3
ПРОЕКТЫ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ КОЛЫМЫ
Москва, «Дальстройснаб», 1948

Мои забронированные две комнаты в московской квартире оказались занятыми, что заставило нас поселиться у родителей жены, где уже жили четверо человек. Несмотря на то, что моя жилплощадь находилась с 1940 года под охранным свидетельством, отданным под расписку в домоуправление, в квартиру в конце 1945 года заселили какого-то генерал-майора, «до выяснения местонахождения основного съемщика», как было написано чей-то подлой рукой. Вся эта махинация была проделана с грубым нарушением закона. Мое «местопребывание» отлично было известно и домоуправлению, и соседям по квартире. Все эти годы я регулярно платил за квартиру и продлевал бронь, всякий раз высылая копии нового охранного свидетельства с сопроводительным письмом отдела кадров с места работы в «Дальстрое» в Москву, в домоуправление. Генерал-майор оказался командующим ВВС на Дальнем Востоке и приехал в Москву на учебу в Академию генштаба из Благовещенска, куда был назначен по окончании войны. Из Германии он привез целый грузовик трофейной мебели и обставил ею мои комнаты. К тому же моя мебель и вещи бесследно исчезли еще в конце 1941 года, растащенные соседями, когда немцы подходили к Москве, а моя семья эвакуировалась в Татарскую АССР.

Пришлось обратиться в прокуратуру. Как ни крутили мои бумаги в прокуратуре Ленинского района, потом в городской, но пришлось вынести решение о выселении генерала из моей квартиры. Хотя он и пытался его обжаловать в Прокуратуре РСФСР и даже написал, что якобы я находился на Колыме в заключении, но эта ложь была легко разоблачена после проверки, сделанной в московском представительстве «Дальстроя». Когда

ему отказали во всех инстанциях, а в отделе военных кадров ЦК ВКП(б) сказали, чтобы он освободил квартиру и не мечтал о работе в Москве, ему ничего не осталось делать, как упаковать свои вещи и трофейную мебель и вернуться в свой Благовещенск. Все это заняло несколько месяцев моего отпуска.

Отдыхать мне почти не пришлось. Уже в ноябре, через два месяца после приезда в Москву, меня отозвали из отпуска для работы в «Дальстройснабе», который помещался на Гоголевском бульваре, дом 14, где потом разместился Центральный шахматный клуб.

В Москве в «Дальстройснабе» был в это время приехавший из Магадана в командировку начальник энергоотдела «Дальстроя» Яков Давидович Певзнер. Он работал в этой должности уже около четырех лет. До этого назначения он был начальником Магаданской дизельной электростанции чуть ли не с 1935 года.

Придя в энергоотел ГУСДС, он много сделал для развития энергетики Колымы и Чукотки. В частности, участвовал в подготовке постановления Совмина СССР о строительстве пяти новых крупных районных электростанций для «Дальстроя» и о расширении действующих Аркагалинской, Тасканской и Певекской РЭС. По его предложению меня и отозвали для временной работы в «Дальстройснабе», где предстояло заняться проверкой комплектности выделенного «Дальстрою» трофейного оборудования, его отгрузкой на Колыму, а также согласованием технических условий с заводом «Красный котельщик» в Таганроге на поставку паровых котлов.

Так, например, «Дальстрою» была выделена турбина Броун-Бовери 8000 кВт, вывезенная в качестве трофея из Германии во время войны в Дарницу под Киевом, где она находилась на базе особых поставок. Установка ее намечалась на Тасканской ТЭС-3 вместо «старушки» Эрликон, 3000 кВт.

Турбина ББЦ, как ее у нас называли, прочно вошла в историю магаданской энергетики. Тогда, в зиму 1947–1948 годов нужно было отгрузить турбину из Дарницы в Находку, чтобы в навигацию 1948 года она попала в Нагаевский порт и, потом, в Усть-Таскан. План добычи золота 1949 года на приисках СГПУ был составлен в расчете на ее ввод в эксплуатацию. Для организации отгрузки меня в начале декабря 1947 года командировали из Москвы в Киев.

Перед отъездом меня вместе с управляющим «Дальстройснаба» инженер-полковником А. Н. Соловьевым вызвал к себе заместитель министра внутренних дел СССР генерал-полковник Чернышев. Кабинет его помещался в здании МВД СССР на площади Дзержинского на четвертом или пятом этаже, мы долго шли по пустынному длинному коридору, пока не дошли до нужной двери и в назначенное время были тотчас же приняты. Не поднимая головы и не отрываясь от бумаг, не приглашая сесть, генерал з нескольких словах объяснил, куда мне обратиться и как действовать в Киеве. Был он полным, усталым человеком лет шестидесяти с высоким лбом и запоминающимися крупными и резкими чертами лица.

Так и не посмотрев на нас и не прощаясь, он отпустил нас словами: «Можете быть свободны». Отметив пропуска у адъютанта, мы поспешили к выходу. Очутившись на улице в Лубянском проезде, я вдохнул с облегчением московский воздух. На моего спутника визит не произвел никакого впечатления. Он здесь бывал слишком часто, чтобы чему-нибудь удивляться.

В Киеве я остановился в доме приезжих МВД УССР рядом с Бессарабской площадью, в центре города, около Крещатика, вернее его развалин, оставшихся после войны. Главная улица, гордость Киева, была превращена в руины, заросшие за четыре года травой. На следующий день я обратился к одному из заместителей министра внутренних дел УССР,

комиссару милиции первого ранга, как мне было указано в МВД СССР в Москве. От него я получил записку к начальнику лагеря для военнопленных немцев в Дарнице, обязывающую выделить рабочих для отгрузки турбины.

В Дарнице на противоположном, левом берегу Днепра началось строительство шелкоткацкого комбината. «Шелкострой» занимал почти всю свободную территорию около Дарницы и имел свою железнодорожную ветку. В самом ее конце, в сосновом бору помещалась база Особых поставок №1000 Минхимпрома СССР. На ней хранилось оборудование какого-то соседнего завода, вывезенного из Германии в конце войны, в том числе пятьдесят ящиков и, отдельно, металлоконструкции, входящие в комплект выделенной «Дальстрою» турбины ББЦ. Все это было разбросано в лесу среди сосен на расстоянии до 200 метров от железнодорожной ветки. Некоторые места весили по 20 тонн, а большинство ящиков были от трех до семи-восьми тонн.

Минхимпрому, собирающемуся отстроить здесь химкомбинат, наша турбина была не нужна, почему ее и передали в МВД СССР. Директор строящегося химкомбината, кому подчинялась база, Розенблюм, уже получил из Москвы указание об отгрузке турбины, но имел в своем распоряжении только шесть рабочих, занятых уходом за хранившимся оборудованием, и заниматься отгрузкой был не в состоянии. Необходимо было подтащить все ящики и конструкции к железнодорожной ветке, построить погрузочную эстакаду, достать подъемный кран и вагоны. Всем этими вопросами мне и пришлось заниматься.

Ежедневно, кроме воскресений, в кузове попутных грузовых машин в течение двух месяцев я приезжал в Дарницу из Киева и поздно вечером возвращался обратно. Весь декабрь и январь шел то дождь, то мокрый снег. Еще когда я выезжал из Москвы, было известно о предстоящей денежной реформе и отмене продовольственных карточек. Выданные мне

деньги на командировочные расходы, фактически, ничего уже не стоили и быстро иссякли, и когда 15 декабря вышло постановление об обмене 10 рублей на 1 новый рубль, то мне, практически, нечего было обменивать. Мои телеграммы в «Дальстройснаб» две недели оставались без ответа, пришлось жить на деньги, вырученные от продажи ручных часов и других личных вещей. Наконец, перед Новым годом прибыл перевод из Москвы, и мои мытарства закончились.

Из лагеря военнопленных в распоряжение базы выделили шестьдесят немцев. Сначала было необходимо вручную, с помощью ломов, ручных лебедок, по доскам и покатам из труб передвинуть все места к полотну железной дороги. Никаких механических средств не было. Пленных возглавлял бывший майор, немец, который, получая от меня дневное задание, распределял работу по звеньям. Он сносно объяснялся по-русски и старался выполнять то, что ему поручили, чего нельзя было сказать о всех остальных пленных, явно пытавшихся уклониться от работы. Некоторые просто делали вид, что работали, и когда нужно было передвигать тяжелые ящики, они только держались за них, притворяясь, что прилагают все силы. Я заметил это. Пришлось заявить бывшему майору: «Либо все будут работать добросовестно, и дневное задание будут выполняться, либо звенья, не выполняющие задания, будут получать столько процентов полного пайка, на сколько процентов будет выполнено задание. При перевыполнении задания, соответственно, будет увеличен паек». Этот вопрос предварительно был согласован с начальником лагеря. На это бывший майор сказал, что он лично старается, но, дескать, что он может сделать, если «кроме астмы у него ничего нет».

Был заведен специальный журнал учета, где каждому звену в конце дня проставлялся процент выполнения задания. Журнал через начальника конвоя вечером передавался в лагерь, а утром таким же путем его

приносили к началу работы. Таким образом, уже в тот же вечер, приходя в лагерь, немцы получили заработанный ими сегодня паек, изменить который можно было только хорошей работой на следующий день. Такой подход оказался весьма эффективным. Уже через день «моих» немцев трудно было узнать.

Раньше они бродили около ящиков с оборудованием и постоянно спрашивали: «Который час?» У каждого из-за обмоток на ногах торчала столовая ложка, и они только и ждали обеда. Теперь их будто подменили. Они по-деловому спешили, быстро двигались, бегом подносили инструмент, поддавали, дружно нажимали на ломы и двигали ящики, громко крича: «Хау... рюк!», что соответствовало нашему: «Раз, два…взяли!»

Вскоре лес стал очищаться от многочисленных ящиков, и они выстраивались у полотна железной дороги длинной цепочкой. Одновременно строилась деревянная погрузочная эстакада. Много времени отнял вопрос выделения 40-тонного железнодорожного подъемного крана и платформ. Требовалось восемь железнодорожных платформ в хорошем состоянии, чтобы доставить оборудование через всю страну за 12 тыс. километров в Находку. Неожиданно возник вопрос с ремонтом и рихтовкой железнодорожной ветки «Шелкостроя», которая оказалась непригодной для приема крана. Отгрузка откладывалась, по крайней мере, на месяц, до конца февраля.

В конце января меня вызвали по телефону из Москвы и предложили срочно выехать в Таганрог на котельный завод для согласования технических условий на поставку котлов для Аркагалинской ТЭС, а отгрузку турбины оставить под ответственность директора базы Розенблюма.

Для большей уверенности, что отгрузка будет закончена в срок, я заключил с рабочими базы трудовое соглашение и обещал, что как только

турбина будет отгружена, они получат без задержки оплату переводом из «Дальстройснаба». Все они и сам Розенблюм заверили меня, что турбину отправят не позже, чем через месяц.

В Таганрог я ехал через Донбасс. Вся территория Донбасса и Приазовья носила ужасные следы войны. Еще не были восстановлены города и поселки, в развалинах лежали вокзалы и станционные постройки, однако промышленные предприятия уже работали, и везде кипела напряженная работа по восстановлению народного хозяйства, по залечиванию ран, нанесенных войной…

В Таганроге меня принял главный конструктор завода «Красный котельщик» Шутов и ведущий специалист КБ, старший инженер Мейкляр, книги которого по паровым котлам широко известны теплотехникам. Заказчик из Магадана был редким гостем на заводе, встретили меня очень хорошо, даже показали все заводские цеха, что обычно не было принято. Закончив согласование техусловий на поставку двух котлов, я выехал в Москву.

По дороге я решил заехать в Саратов, где с 1943 года жили мать и сестра, так и не вернувшиеся в Москву после эвакуации в 1941-м. Их я не видел почти восемь лет, с 1940 года, как уехал на Колыму. Выехал я из Таганрога поездом через Сталинград, чтобы посмотреть, хотя бы проездом, на город-герой... Поезд остановился у какого-то дощатого забора. Ни платформы, ни вокзала не было. За забором, ограждавшим станционные пути, на всем видимом до горизонта пространстве были сплошные развалины к груды битого кирпича. Не было не только ни одного целого здания, но даже ни одной целой стены. Можно было увидеть только кусочек стены или остаток от угла бывшего дома с парой пустых оконных проемов, не более... Это все, что осталось от города. Восстановление Сталинграда еще не начиналось.

Повидавшись в Саратове с матерью и сестрой, я вернулся в Москву. В начале марта в «Дальстроснаб» пришла телеграмма из Киева, что турбина ББЦ полностью отгружена в Находку. В ней за подписью Розенблюма сообщались номера вагонов и маршрута. Затем и я получил от него письмо с подробностями. Управляющий «Дальстройснаб» А. Н. Соловьев тут же дал указание срочно перевести деньги по трудовому соглашению рабочим базы. Им полагалось на всех 160 рублей, сумма, которую можно назвать символической премией, так как выполненная ими работа по отгрузке, подробно описанная в письме директора базы, стоила, по крайней мере, в десять раз больше. Работу выполнили его шесть рабочих, так как военнопленных после моего отъезда уже не выделяли. Но нужно также учесть, что тогда прошло всего лишь три месяца после денежной реформы, новые деньги были редкостью и высоко ценились.

В «Дальстройснабе» сообщение об отгрузке турбины вызвало радость и облегчение. Об этом тут же сообщили заместителю министра. Меня поздравляли, как именинника. Теперь все были спокойны, что турбина придет в навигацию 1948 года в порт Нагаева.

Наконец, мне предоставили возможность продолжить прерванный на четыре месяца отпуск. Получив первую за восемь лет путевку в санаторий, я провел май на юге. Но только я вернулся в Москву, как меня снова отозвали из отпуска для командировки в Кадиевку, чтобы осмотреть оборудование, выделенное «Дальстрою» с электростанции, вывезенное во время войны из фашистской Венгрии. Оборудование бывшей станции Хорти-Легет хранилось ка территории Кадиевской ЦЭС. Директор ее, Шмаринов, неожиданно выразил желание заключить трудовой договор с «Дальстроем» и уехать работать на Крайний Север. Я связался с Москвой и получил согласие на его работу в «Дальстрое». Отгрузка оборудования была теперь обеспечена, так как Шмаринов был заинтересован в скором отъезде в Магадан. Впоследствии он работал в Певеке.

Теперь мне предстояло осмотреть две турбины, тоже выделенные «Дальстрою», хранящиеся на базе под Иркутском. Техническая документация на эти турбины японской фирмы Ишиковадзима находилась в Москве, в «Гипроазоте», откуда я ее получил. Это были установочные чертежи турбины и генератора, тепловые схемы и другое, всего четыре-пять чертежей на японском языке. Была также комплектовочная ведомость оборудования с перечнем мест и номерами ящиков, составленная нашей воинской частью, упаковавшей и отгрузившей турбины из Манчжурии в 1945 году после разгрома Квантунской армии.

С этой документацией в июле 1948 года я вылетел со Внуковского аэропорта в Иркутск. Самолет ИЛ-14, на котором пришлось лететь впервые (они только начали регулярные полеты), вылетал в пять утра. В аэропорт я приехал к ночи и, зарегистрировав билет, сидел в зале ожидания. Бессонная ночь утомляла, и часа в четыре я уснул, а когда проснулся, была уже половина шестого утра. Проспал! Диспетчер, к окошку которой я поспешил, набросилась на меня: «Где же вы были? Мы несколько раз по радио объявляли! Теперь ваш билет пропал. Ждите следующего самолета!» В это время подошла дежурная по порту и, прервав диспетчера, сказала, что самолет на Иркутск еще не вылетел и стоит около аэровокзала, там что-то ремонтируют. Вместе с дежурной я побежал к самолету.

Оказывается, уже более получаса он стоял на летном поле в метрах пятидесяти от аэровокзала. Пассажиры прогуливались около самолета, а экипаж возился около шасси. Я благополучно занял свое место в самолете. Ремонт продолжался еще около часа. Наконец, мы вылетели в Иркутск. База особых поставок, где хранилось трофейное оборудование, находилась под Черемхово, в 140 км от Иркутска в поселке Макарьево на берегу Ангары. По обе стороны железной дороги на протяжении нескольких километров лежало оборудование, вывезенное из Манчжурии после войны

с Японией в 1945 году. Это было оборудование заводов искусственного жидкого топлива, построенных японцами в Манчжурии в последние годы оккупации. Среди оборудования были и две турбины мощностью до 9000 кВт, по конструкции совершенно не похожие на европейские или американские турбины. Осмотр и проверка комплектности отняли пять дней.

В Иркутске имелся постоянный представитель «Дальстройснаба», которого я информировал о результатах осмотра и, передав ему копии комлектовочных ведомостей для отгрузки, возвратился в Москву. Последним заданием в «Дальстройснабе» был осмотр в Херсоне еще двух турбин, выделенных правительством для «Дальстроя». На этот раз предстояла приятная посадка. Нужно было заехать в Одессу, взять с собой оттуда работника из хозотдела областного УВД и поехать с ним морем, а потом по Днепру в Херсон. И в Одессе, и в Херсоне мне пришлось бывать в первый раз. В Одессе было уже мало развалин. Восстановление города шло полным ходом. Вокзала, правда, еще не было. Пробыть в Одессе пришлось только один день. На следующий день мы уже плыли по морю вдоль обрывистых берегов на небольшом пароходике мимо Очакова и по днепровскому лиману, заросшему камышами до самого горизонта. После восьмичасового плавания мы сошли на речной пристани в Херсоне.

Две турбины Кировского завода типа ОК-30, по 3000 кВт, были демонтированы немцами с Херсонской ЦЭС при временной оккупации Херсона и вывезены в Германию. В этой же таре, нераспакованные, они были захвачены через два года нашими войсками на территории врага и возвращены на этот же двор Херсонской ЦЭС, откуда они были вывезены немцами. На ЦЭС вместо них работали уже другие турбины. Поэтому для ЦЭС они оказались лишними. Из двух турбин «Дальстрою» выделили одну, и мы выбрали ту, которая по всем признакам была лучше и имела стопроцентную комплектность. Оставив в Херсоне представителя из

областного УВД для отгрузки оборудования в Находку, я вернулся в Москву, где отчитался о работе. На этом моя командировка и отпуск окончились. В начале сентября, после почти годового отсутствия, я вернулся в Магадан.

Магадан, «Дальстройпроект» (1948–1954)

Во время моего годичного отсутствия обязанности начальника Эльгенской РСК исполнял главный инженер М. В. Улазовский. Не было никакого смысла мне возвращаться в Уголь-Эльген, тем более, что ни там, ни в Усть-Таскане, кроме жилищных и культурно-бытовых объектов строить пока было нечего. Проект расширения Тасканской РЭС и проект капитальной новой углесушилки для нее еще предстояло делать «Дальстройпроекту». Кроме того, начиналось проектирование новых крупных электростанций. Постановлением Совмина СССР 1948 года началось строительство Ханцыгской ЦЭС на реке Алдане, Аркагалинской ГРЭС, Магаданской ТЭЦ и Эгвекинотской РЭС в заливе Креста на Чукотке. В связи с этим резко увеличивался объем проектных работ. Несмотря на то, что проектирование новых электростанций было возложено на «Промэнергопроект» в Москве, а Аркагалинской ГРЭС — на ленинградское отделение «Теплоэлектропроекта» (ЛОТЭП), проектирование всех вспомогательных объектов, жилых поселков, подъездных дорог и проведение инженерных изысканий, а также функции заказчика и куратора были возложены на «Дальстройпроект». Он же выполнял все проектные работы по расширению действующих в «Дальстрое» электростанций. Для этого потребовалось значительное пополнение кадров проектировщиков и изыскателей. Мне предложили работу в качестве начальника энергетического отдела

«Дальстройпроекта», на что я и согласился. И вот, 4 сентября 1948 года после шести с половиной лет перерыва я снова вернулся в проектную организацию «Дальстроя», где работал в 1940–1942 годах.

***

В Магадан я возвратился один. Семья осталась в Москве. Для такого решения имелось много причин, младшие дети были еще маленькие, сыну было три года, дочери два. Два старших сына учились в четвертом и пятом классе. Бронировать снова квартиру в Москве и потом вновь бороться за ее сохранность, как это было всего полгода назад, я больше не хотел.

В Магадане я жилья не имел. Самое большое, на что я мог рассчитывать, это на маленькую комнату, как это и произошло. С трудом я получил комнату в девять квадратных метров на первом этаже деревянного двухэтажного дома №17 по Советской улице. Этот дом стоял напротив Магаданской ДЭС-№1. Шум, вибрация и копоть от пятнадцати работающих дизелей сопровождали мою жизнь в течение шести лет…

***

Управление «Дальстройпроект» (УДСП) в 1948 году помещалось в длинном одноэтажном деревянном здании на проспекте Карла Маркса 4, напротив существующего Дворца профсоюзов. Этого дома давно нет. Его снесли в 1964 году. После 1942 года, когда я уехал из «Колымпроекта» в Усть-Утиной на Таскан, проектная организация пережила несколько реорганизаций. Из Усть-Утиной она вернулась в Магадан в декабре 1942 года. В связи с сокращением объема проектных работ в период войны, Управление преобразовали в Проектно-изыскательский отдел «Дальстроя», который после возвращения в Магадан поместился в бараке на Пролетарской улице напротив типографии. В июле 1948 года отдел был реорганизован в УДСП и переехал в более приспособленное и просторное

по сравнению с бараком на Пролетарской улице здание на проспекте Карла Маркса. Сектор инженерных изысканий помещался на проспекте Ленина над Центральной сберкассой на втором этаже трехэтажного здания.

Начальником УДСП был по-прежнему Н. П. Крыжановский, главным инженером — И. И. Лукин. Раньше он работал начальником сектора изысканий. И. И. Лукин и был инициатором моего возвращения в «Дальстройпроект».

Встретили меня в УДСП как старого сотрудника и знакомого. Надо сказать, что все эти годы я поддерживал тесную связь с проектировщиками, всегда заходил к ним, находясь в командировках в Магадане, а это бывало по 2–3 раза в год, часто приходилось выяснять и согласовывать многочисленные вопросы, связанные с проектами станций и ЛЭП, по которым приходилось строить.

Теперь в УДСП было много новых работников. Весь штат был укомплектован договорниками и молодыми специалистами, приехавшими по окончании институтов по распределению. Энергоотдел объединял теплотехников, электриков и связистов. Из старых работников отдела я встретил только двух моих старых товарищей, А. К. Леонова и О. В. Громыко.

Ю. Н. Флаксерман, П. И. Рязанов, И. И. Пищулин и другие в 1946 году, после освобождения, уехали на «материк». Из новых работников по договору работал инженер-теплотехник Б. А. Швацбах. Ему было уже 47 лет, и приехал он из Москвы с основной целью: получить хорошую пенсию в 50 лет и уехать обратно. Тогда пенсия назначалась в размере 50% заработка без ограничения максимума. По существовавшим льготам для работников Крайнего Севера пенсия по возрасту назначалась в 50 лет мужчинам и в 45 лет — женщинам. Хорошим специалистом был А. А. Гоголин, кандидат технических наук. Из молодых специалистов работали

три девушки, инженеры-теплотехники Ольга Чумакова, Надя Григорьева и Майя Агапова.

Электротехники нашего отдела проектировали электрическую часть не только электростанций, но и всех других промышленных и гражданских объектов, проекты которых выполняло УДСП. Наиболее квалифицированным среди них был инженер-электрик Рафаил Исаакович Зильберман — автор самых значительных ЛЭП, подстанций и других проектов. Проработал он в УДСП почти 12 лет и уехал в 1957 году в Москву, где работал более 22-х лет в «Оргэнергострое» Минэнерго СССР по проектированию крупнейших ЛЭП в Союзе. В 1979 году он вышел на пенсию уже в возрасте далеко за семьдесят.

Первой работой, которой мне пришлось заниматься в УДСП, была установка турбины ББЦ 8000 кВт на Тасканской ТЭС-3 или, как ее теперь называли, РЭС, так как ТЭС-1 была перевезена на Кулу, как я писал, а ТЭС-2 тоже демонтирована, и ее оборудование установлено на Галиновской электростанции, площадку для которой мы в далеком 1941 году выбирали вместе о инженером-геологом Скорбященским. Проект установки ББЦ был самым срочным. Турбина с первым пароходом была доставлена из Находки и перевезена по трассе в Усть-Таскан.

В ноябре 1948 года я уже докладывал проект ее установки новому заместителю начальника «Дальстроя», генерал-майору И. Г. Петренко. Через месяц он стал начальником «Дальстроя» вместо ушедшего в отставку И. Ф. Никишова. Второй срочной работой была третья очередь Тасканской РЭС с установкой турбины ОК-30 из Херсона и котла ТС-35 таганрогского завода. Третьей — проект Аркагалинской станции №3 с турбиной шведской фирмы Лаваль 4000 кВт и котла ТС-30.

Все эти проекты выполнялись до марта 1949 года, так как их реализация должна была закончится к промывочному сезону 1949 года, то есть за 6–7 месяцев! И строительство было закончено к этому сроку.

Работы по монтажу турбины ББЦ начались в декабре 1948–го. В конце февраля 1949 года мне и Р. И. Зильберману пришлось выехать в Усть-Таскан для решения на месте ряда вопросов. Выехали мы на попутной машине. Уже за 150-м километром начался сильнейший мороз. В поселке Атка на двести восьмом километре мы остановились в столовой перекусить. Оставив машину около столовой, мы зашли с водителем в зал. Там толкались какие-то темные личности. Когда, поужинав, мы собрались уходить, я обнаружил пропажу своих рукавиц. Каждый колымчанин знает, что это такое — остаться без рукавиц в командировке на «трассе» при 50-ти градусных морозах! Наш водитель был человеком решительным. Его самолюбие было задето: ограбили его пассажира... Наметанным глазом он сразу определил воров и подойдя к группе «типов», толкавшихся около буфетной, стойки, предложил вернуть рукавицы по-хорошему. Те пытались что-то возразить. Тогда, не долго думая, наш защитник схватил стоящий самовар, к счастью, пустой, и, занеся его над жуликами, закричал: «Давайте рукавицы или сейчас всем головы разобью!»

Рукавицы были выброшены в нашу сторону так быстро, что мы даже не успели заметить, кто именно из них это сделал. Самым благоразумным было немедленно уезжать, мы быстро вышли на улицу и поскорее отъехали подальше от этого поселка. Через сутки мы добрались до Усть-Таскана. Такое здесь все было близкое и родное…

Монтаж турбины на две трети был уже сделан. «Старушка» турбина №1 Эрликон была демонтирована. Ее железобетонный фундамент с мощными шестью колоннами 1х1 м в поперечнике был полностью срублен отбойными молотками. На его месте стоял красивый металлический фундамент от немецкой турбины. Уже были на месте конденсатор и нижняя часть турбины, статор генератора и часть вспомогательного оборудования.

Бригада монтажников состояла из курсантов Магаданского учкомбината во главе с моим старым знакомым, их руководителем Александром Николаевичем Мухером. Это он преподавал им на курсах мастеров-турбинистов в Магадане. Теперь они проходили с ним практику на монтаже ББЦ. Монтажники не сомневались, что через два месяца они сдадут турбину в эксплуатацию. Для оперативного руководства и решения всех вопросов снабжения на монтаже постоянно находился начальник энергоотдела ГУСДС Яков Давидович Певзнер.

Вечером в доме приезжих я и А. Н. Мухер вспоминали, как семь лет назад в Усть-Утиной, когда он был еще заключенным, мы вместе с ним восстанавливали котельную и теплосети поселка... А Я. Д. Певзнер вспомнил, как возвращаясь прошлой весной из московской командировки, по дороге в Хабаровск в поезде он ехал в одном купе с одним генералом и его семьей. Узнав, что он магаданец, генерал рассказывал ему, как один «тип», тоже с Колымы, выселил его из московской квартиры. Его, боевого генерала, только потому, что этот «тип» имел в Москве большие связи, вплоть до ЦК. Певзнер с трудом сдерживался от желания рассказать генералу, что он прекрасно знает этого «типа», то есть меня, так как в «Дальстройснабе» все знали мою историю с выселением, о чем я уже писал. Правду говорят, что мир тесен...

Вскоре работы по монтажу ББЦ были закончены, и она к началу промывочного сезона, в мае, была сдана в эксплуатацию. В апреле 1949-го меня вновь направили в командировку в Москву, в «Дальстройснаб». Вместе со мной выехали туда же начальник сметного отдела Владимир Иванович Кулагин и начальник сектора инженерных изысканий Борис Тихонович Суворов. Нас направили на несколько месяцев для работы во вновь организованном техническом бюро при «Дальстройснабе», задачей которого было комплектование оборудования для новых электростанций и курирование проектных работ, выполнявшихся в Москве и Ленинграде.

Возглавлял техническое бюро инженер-капитан Геннадий Иванович Юдин. В состав его входили, кроме нас троих, также А. С. Карпов, главный инженер Тасканского энергокомбината, и В. Гридин, главный энергетик ЗГПУ. Из шестерых только Г. И. Юдин был в штате «Дальстройснаба», все остальные были временно командированными из Магадана.

В течение трех месяцев мы ездили на заводы, в проектные организации и решали массу вопросов по Аркагалинской ГРЭС, Магаданской ТЭЦ и Эгвекинотской РЭС. Я выезжал в ЛОТЭП до проекту АрГРЭС и на Ленинградский металлический завод /ЛМЗ/ для согласования техусловий на поставку турбины АП-25 для нее, в Москве, в «Промэнергопроекте», давал ответы на вопросы проектировщиков по проектам Магаданской ТЭЦ и ЭРЭС, в Таганроге — размещал заказ на котлы ТП-150 для АрГРЭС. Здесь уже приходилось бывать год назад, и меня встретили как постоянного заказчика.

Г. И. Юдин вел согласования по импортному оборудованию — турбин из Венгрии для Магаданской ТЭЦ и турбин с котлами из Чехословакии для Эгвекинотской РЭС. В. И. Кулагин консультировал проектные организации по вопросам составления смет, Б. Т. Суворов согласовывал с ними объемы работ по инженерным изысканиям и передавал им имеющиеся материалы по площадкам строительства. А. С. Карпов ездил в Мариуполь осматривать немецкую трофейную турбину «Вумаг», выделенную для АрГРЭС. Разъезжаясь по разным городам и организациям, мы возвращались в одно место — в комнату техбюро на втором этаже дома на Гоголевском бульваре, дом 14.

У меня в Магадане в энергоотделе «Дальстройпроекта» было очень много работы, которая ждала моего приезда. В конце июня я вернулся в Магадан. Остальные товарищи продолжали работать в техбюро в Москве. В связи с тем, что мне пришлось вести сразу несколько проектов, меня

освободили от руководства Энергоотделом и назначили главным инженером проектов. Энергоотдел разделили на два — теплотехнический и электротехнический. Первый возглавил А. К. Леонов, второй — инженер Е. С. Вацман.

В мае 1949 года в «Дальстрое» было организовало Топливно-энергетическое Управление. Начальником ТЭУ назначили Н. Я. Скворцова. С Усть-Таскана его перевели в Магадан еще в 1947 году на должность начальника отдела главного механика ГУСДС в Магадан. Вместо него начальником Тасканского энергокомбината назначили Н. Я. Солтовца из СГПУ. Главным инженером ТЭУ стал Павел Петрович Коковин из Норильска. В аппарат ТЭУ из энергоотдела Главка перешел Я. Д. Певзнер на должность заместителя начальника, Л. В. Мешковская — на должность начальника ПТО. В энергоотделе Главного управления начальником остался Алексей Михайлович Тылечкин. В подчинение ТЭУ передавались не только все районные электростанции «Дальстроя», но и все предприятия угольной промышленности.

Создание Топливно-энергетического управления означало признание большого значения отрасли для развития производительных сил края, однако еще недостаточного, чтобы энергетика развивалась в опережающем темпе по отношению к горной промышленности. Руководители ТЭУ еще много лет не могли преодолеть сложившегося в «Дальстрое» отношения к энергетике как к вспомогательной отрасли. Однако создание ТЭУ все же означало шаг вперед.

***

Через месяц после возвращения из Москвы мне посчастливилось участвовать в интересной поездке на реку Алдан для выбора площадки для Хандыгской ЦЭС. В состав комиссии, которую возглавил начальникк Геологоразведочного управления (ГРУ) «Дальстроя» Герой

Социалистического Труда Валентин Александрович Цареградский, входили: заместитель начальника ГУСДС по строительству Иван Макарович Перфилов, главный инженер ТЭУ П. П. Коковин, главный инженер УДСП И. И. Лукин и я как главный инженер проекта.

Во второй половине июля 1949 года комиссия на самолете ЛИ-2 вылетела из Магадана в район Алдана. Сделав непродолжительную промежуточную посадку в Оймяконе, самолет доставил нас в аэропорт «Теплый ключ», расположенный около автодороги в 80 км восточнее поселка Хандыга.

Аэропорт «Теплый ключ» был построен в годы Великой Отечественной войны и служил промежуточным аэродромом на воздушной трассе, по которой перегонялись на запад эскадрильи военных самолетов из Аляски на советско-германский фронт.

Переночевав в «Теплом ключе», комиссия проехала по автодороге на восток к отрогам Верхоянского хребта до поселка геологов и дорожников Томпорук, чтобы ознакомиться с Хандыгским месторождением битуминозных углей. Здесь работали геологи ГРУ и находился постоянный геологоразведочный район. Разведка углей началась недавно, и их запасы еще не были оценены, даже приблизительно. Маломощные пласты угля выходили на поверхность в нескольких местах. Содержание летучих веществ доходило в них до 60%, и уголь легко загорался от пламени спички. Осталось только пожелать ГРУ увеличить объемы геологоразведочных работ, чтобы в ближайшие один-два года можно было рассмотреть возможность использования этих углей для энергетики. Дальнейшая судьба этого месторождения мне неизвестна. В связи с отходом этой территории от района деятельности «Дальстроя» после 1953 года ГРУ прекратило здесь всякие работы.

Поселок Томпорук расположен в долине у подножья Верхоянского хребта, его западного склона. Величественной стеной с юго-востока на

северо-запад отделяет гигантскую Центрально-Якутскую равнину от горной страны, лежащей на востоке, Верхоянский хребет. Кто хочет посмотреть, где кончается равнина и начинается великая горная страна, вмещающая бассейны рек Яны, Индигирки, Колымы, Амгуэмы и Анадыря, омываемая морями Ледовитою и Тихого океанов, тот должен приехать сюда по Хандыгской трассе в поселок Томпорук и посмотреть на этот природный «забор», разделяющий два совершенно различных по природе, климату и рельефу региона.

Именно здесь пробирались из Якутска на Индигирку и Колыму в 1786 году капитан флота Гаврила Сарычев, а в 1823 году в обратном направлении прошел мичман Матюшкин. В 1891-м здесь на восток проходила экспедиция И. Черского, а в 1926-м — первая экспедиция известного советского ученого, географа и геолога С. В. Обручева, яркое описание которой можно прочесть в его книге «В неизведанные края» издательства «Мысль», вышедшей в Москве в 1975 году.

Проведя ночь у геологов в Томпоруке, комиссия на следующий день выехала в поселок Хандыга, конечный пункт автотрассы, построенной от Кадыкчана на запад в годы Великой Отечественной войны на тот случай, если связь Колымы с материком по Охотскому и Японскому морям будет нарушена. Доставка грузов с Лены на Колыму по этой трассе имела небольшой объем. Основной поток грузов на Колыму и Индигирку шел через Магадан. Движение по Хандыгской трассе было небольшое, да и она сама была недостроенной и считалась временным проездом. Поток грузов по ней увеличился в последующие годы, когда район Яны и Индигирки отошел от «Дальстроя» и перешел к Якутской АССР. В 1949 году в Хандыге находилась перевалочная база «Колымснаба», геологоразведочная партия, речная пристань и разные местные организации.

Самое большое впечатление производила здесь величественная река, не спеша несущая свои воды в Лену. Алдан имеет тут ширину около 600 м. Крупные пассажирские и грузовые суда, буксиры с баржами, катера и моторные лодки, снующие вниз и вверх по реке, оживляют картину. Вся жизнь сосредоточена у берегов. Все живет рекой...

Расположились мы у геологов. В. А. Цареградский чувствовал себя здесь, как дома. Все встречали его, как желанного гостя, и то, что именно он возглавлял нашу комиссию, было хорошо во всех отношениях. Обследование площадки для строительства электростанции комиссия решила провести в районе угольных залежей около Джебарики-Хая на берегу Алдана, километрах в шестидесяти вверх от поселка Хандыга.

Ранним утром следующего дня, катер увозил нас вверх по реке. Жара достигала 30°С. На палубе, забыв про Крайний Север, мы загорали, пока не получили сильные ожоги...

В Алдане много рыбы и среди различных пород такие ценные, как стерлядь и таймень. Местные рыбаки ловили рыбу с лодок варварским способом на «самодур» — длинную бечевку с сотней крючков на поводках, привязанную к лодке, идущей против течения. Снасть эта портит много рыбы, нанося ей рваные раны, с которыми, срываясь с крючков, она уходит и погибает.

На полпути катер сделал остановку у местного бакенщика Романа, живущего на острове, носящем его имя — «Романов остров». В большом добротном рубленом деревянном доме на острове жила его многолюдная семья: жена, взрослые дети, невестки, зятья, внуки. Всего человек пятнадцать. Там же паслось целое стадо принадлежащих им коров. Кроме этой семьи на острове никто не жил. Романов, высокий и худой старик, еще подвижный и бодрый, встретил нас на берегу, когда катер еще только повернул к острову. Он заранее был предупрежден о нашем приезде. Здесь уже готовился обильный изысканный обед с ухой из свежей стерляди. С

сожалением мы покидали гостеприимных хозяев, но нам предстоял еще большой путь.

Плывя вверх по Алдану, мы видели в обрывистых берегах пласты угля. Они были на левом берегу реки, а вблизи Джебарики-Хая появились и на правом. Мощность пластов была от одного до трех метров. Тянулись они километрами. Как мы потом узнали, тут была целая свита пластов, уголь залегал также под дном реки. Запасы их тогда не были подсчитаны, но, бесспорно, они насчитывали сотни миллионов, а возможно и миллиарды тонн. Уголь блестящий, очень высокого качества, относящийся к коксующимся, длиннопламенным углям марки «Д», имел теплотворную способность более 6500 ккал/кг.

Шахта Джебарики-Хая находится на правом берегу Алдана, а поселок расположен напротив шахты, на левом. Работающие на шахте должны были дважды в день переправляться через реку. Летом здесь ходили паром и катера, зимой — переходили по льду. Самая трудная пора, когда ледоход. Шахта тогда несколько дней не работает. Уголь добывался в горизонтальной штольне, уходящей в высокий берег, и вывозился вагонетками по узкой колее вручную. Напротив штольни к берегу причаливали баржи, загружались углем, и буксиры тянули их вниз по Алдану, а потом поднимали по Лене до Якутска.

Осмотрев несколько возможных мест для строительства, комиссия выбрала наиболее подходящую площадку. Она была метрах в ста пятидесяти выше шахты, на берегу реки. Уголь можно было бы подавать из шахты прямо в бункера электростанции ленточным конвейером. Водозабор мог осуществиться из основного русла с помощью капотажной галереи. Полная обеспеченность топливом и водой, хорошие грунтовые условия, возможность доставки стройматериалов и оборудования по Алдану прямо на стройплощадку, наличие местных стройматериалов

обещали значительное удешевление строительства. Что-либо лучшее трудно было бы найти...

Возвращались мы таким же путем, через Хандыгу и Теплый ключ, откуда самолетом на 13-й километр, где был магаданский аэропорт. Впечатления от поездки остались на всю жизнь. Особенно запечатлен в памяти величественный Алдан, его рыбные богатства, густые сосновые и смешанные леса, по берегам богатые пушным зверем, земля, где в открытом грунте растут овощи, где сеют пшеницу... Незабываемым был и Верхоянский хребет — западная граница Колымо-Индигирского горного края.

«Дальстройпроект» вскоре направил на Алдан изыскательскую партию. В 1950 году материалы изысканий по площадке Хандыгской ЦЭС передали «Промэнергопроекту» в Москве. В последующие два года были выполнены проектное задание и технический проект станции. На ней предполагалась установка трех турбин по 12 тысяч кВт и четырех котлов. Часть оборудования поступила на место строительства. Были начаты подготовительные работы, строились временные сооружения... Однако, Хандыгская ЦЭС не была построена. В 1953 году стройку закрыли, оборудование передали на другое строительство, горнопромышленные предприятия Верхне-Янского района, для которых предназначалась электроэнергия, не были начаты строительством, и все проектные работы были прекращены.

Видимо, в вопросе развития этого района сыграли роль события, связанные с ликвидацией Министерства внутренних дел СССР весной 1953 года и отхода «Дальстроя», переданного в Министерство металлургической промышленности СССР, от деятельности на территории Якутской АССР.

***

В течение 1948–1949 годов «Дальстройпроект» выполнил очень большое количество проектов электростанций. По ленд-лизу в «Дальстрой» из США поступило много блочных станций мощностью по 500 и 1000 кВт, укомплектованных котлами и турбинами разных фирм. Котлы были в основном фирм «Стерлинг» и «Комбейшн», а турбины — «Вестингауз» и «Вертингтон». С этим оборудованием были запроектированы: Аркагалинская ТЭС-1 — семь блоков по 1 тыс. кВт, Аркагалинская ТЭС-2 — десять блоков по 500 кВт, Нерская РЭС на Индигирке — шесть блоков по 500 кВт, Омсукчанская РЭС — три блока по 1 тыс. кВт, Певекская РЭС — четыре блока по 1 тыс. кВт. Все они имели свои местные особенности, и по виду угля, и по условиям водоснабжения, по геологическим и топографическим условиям строительства, и значительно отличались друг от друга. Кроме блочных станций были проекты с разрозненным оборудованием самых разных систем, как например: Тасканская РЭС — Установка турбины ББЦ вместо «Эрликон»; Тасканская РЭС — 3-я очередь: турбина ОК-30 с Херсонской ЦЭС и котел №5 ТС-35 таганрогского завода; Аркагалинская ТЭС-3 — Турбина «Лаваль» 4 тыс. кВт с котлом ТС-30; Аркагалинская ТЭС-3 — Турбина «Ишиковадзима» 9 тыс. кВт с котлом ТС-35.

Кроме паротурбинных, проектировались дизельные электростанции:

Тенькинская ДЭС-1 — с восемью дизелями «Фультон» по 600 л. с. и двумя «Чикаго-Пневматик» по 2 тыс. л. с.; Эгвекинотская ДЭС-1 — с двумя такими же дизелями по 2 тыс. л. с. Кроме электростанций, проектировались котельные, углесушилки и другие небольшие объекты. Все эти проекты делала маленькая группа людей количеством менее десяти человек...

Строительство третьей очереди Тасканской РЭС и углесушилок было осуществлено в 1949–1950 годах Эльгенской стройконторой, начальником которой был мой преемник М. В. Улазовский, и где

продолжали работать те же кадры рабочих и ИТР, которые в 1943 году вместе со мной строили Эльгенскую РЭС и линии электропередачи до моего отъезда в 1947 году в Магадан.

Неоднократно приезжая на Тасканскую РЭС из Магадана, теперь уже как главный инженер проекта, я всегда чувствовал себя здесь как среди самых близких мне людей, с которыми приходилось работать и жить в течение многих трудных военных и послевоенных лет… Тасканская РЭС — самая первая паротурбинная электростанция на Северо-Востоке СССР, была начальной школой для целого поколения и эксплуатационников, и энергостроителей, которые потом передавали свой опыт и продолжали работать на других новых турбинных станциях.

Отсюда вышли те, кто строили и эксплуатировали Аркагалинскую, Омсукчанскую, Эльгенскую, Нерскую, а их ученики потом работали на Магаданской, Чаунской и Эгвекинотской паротурбинных электростанциях.

Через эту школу прошли: Н. Я. Скворцов, первый управляющий ТЭУ ДС, Н. Я. Солтовец, первый директор АрГРЭС, А. С. Карпов, ставший директором Омсукчанской РЭС, И. А. Воронин, директор АрГРЭС в 1964–1977 годах, П. М. Фомичев, начальник службы ремонтов «Магаданэнерго», В. Н. Прошин, начальник Центральной энерголаборатории, А. К. Климов, начальник Аркагалинских ТЭС 1–3, С. Н. Ефименко, старший прораб по монтажу, Р. М. Гурвич, главный инженер и директор АрГРЭС в 1954–1963 годах и директор Эгвекинотской ГРЭС в 1963–1970 годах и многие другие.

Дизельные электростанции имели свою «родину» — Магаданскую ДЭС-1, и кадры дизелистов имеют свою историю.

Вторым крупным энергетическим центром после Тасканской РЭС стал в 1950 году Аркагалинский энергокомбинат (АРЭК). Три его станции имели мощности соответственно 7, 5 и 13 тыс. кВт. Мне как главному

инженеру проекта достался проект второй очереди АРЭС-3 с японской турбиной «Ишковадзимой» 9 тыс. кВт. Первое же препятствие, с которым пришлось столкнуться, было то, что все ее чертежи были на японском языке.

Без перевода не было никакой возможности приступить к проектированию. В 1949 году в Магадане еще находились японские военнопленные, которые работали на строительстве городских объектов. Они строили жилые дома, первую гостиницу и другие объекты. С просьбой прислать в «Дальстройпроект» какого-либо японца, знающего русский или, в крайнем случае, английский язык, мы обратились в лагерь для военнопленных. Вскоре нам прислали одного молодого человека, бывшего до войны студентом Токийского университета. Он знал неплохо английский, в течение почти недели он и я занимались двойным переводом всех чертежей, что позволило полностью разобраться во всех надписях и текстах. Тут обнаружилось, что с самого начала во всей переписке и во всех советских документах эта турбина называлась «Ишиковаяма», а не так, как было правильно — «Ишиковадзима». Но менять название я уже не стал, и она так и осталась в истории по сей день с неправильным названием.

Аркагалинская РЭС-3 строилась очень быстрыми темпами. Первая очередь ее была пущена весной 1949 года, а вторая — весной 1950-го, и строили ее всего 5 месяцев: с декабря 1949-го по май 1950-го. В феврале 1950-го я выезжал на стройку и видел, насколько быстро и организованно проводился монтаж.

В последующие 1960–1970-е годы я не раз вспоминал и быстрые темпы, и четкую организацию работ, и материально-техническое снабжение, существовавшие в те годы, сравнивая с тем, что стало через 10–15лет, с середины 1960-х, когда станции стали строиться по пять и более лет.

В 1949 году «ушли» в отставку многолетнего начальника «Дальстройпроекта» Н. П. Крыжановского. Руководство проектным управлением принял И. И. Лукин. Новым главным инженером назначили недавно приехавшего из Ленинграда инженера-обогатителя В. И. Фаддеева. С ноября 1949-го по март 1950-го Фаддеев находился в отпуске, и исполнение его обязанностей было поручено мне. Впервые мне пришлось тогда руководить таким большим коллективом ИТР самых различных специальностей.

УДСП было единственной проектной организацией «Дальстроя», она проектировала все, что строилось на территории края. Только проекты новых четырех станций впервые были поручены центральным «Гипро».

В конце марта 1950 года меня снова командировали в Москву, но не в «Дальстройснаб», а в министерство. Собралось два чемодана проектов, которые работник спецсвязи доставил в 5-е спецуправление МВД СССР, ведавшее «Дальстроем». Их надлежало представить на утверждение министру. Проекты эти утверждались с 1941 по 1950 годы начальником «Дальстроя». Однако, по новым, послевоенным положениям финансирование строительства (свыше определенной суммы) могло продолжаться по этим объектам только при условии утверждения их проектов министром. Стройбанк СССР предупредил «Дальстрой», что если до 1 сентября 1950 года этого сделано не будет, финансирование будет прекращено.

Работа предстояла большая. Более пятидесяти проектов: рудников, обогатительных фабрик, приисков, заводов, электростанций, линий электропередачи, морских и аэропортов, дорог и других объектов подлежали утверждению. В министерстве для этой работы выделили в помощь сотрудников, отвели отдельную комнату. Нужно было подготовить по каждому из пятидесяти проектов аннотацию, конспект доклада, протокол, прочее и все это подписать у министра Круглова.

В апреле, когда я был занят этой работой, неожиданно пришлось по указанию заместителя министра выехать в Харьков на турбинный завод, куда доставили для срочного ремонта ротор турбины «Вестингауз» 1 тыс. кВт с Аркагалинской ТЭС-1. Тогда все импортные машины были распределены по нашим заводам для ремонта и обеспечения запчастями.

Ротор не могли отремонтировать на Колыме и спецрейсом на самолете отправили в Хабаровск, оттуда по железной дороге большой скоростью в Харьков, на Харьковский турбогенераторный завод (ХТГЗ), за которым были закреплены турбины «Вестингауз» для ремонтов.

Мне нужно было добиться срочного ремонта на заводе и отправки ротора обратно на Аркагалинский энергокомбинат к промывочному сезону, то есть до 15 мая. В те годы положение с электроэнергией было настолько напряженным, что даже 1 тыс. кВт имела значение для выполнения плана по добыче золота. Такая мощность обеспечивала примерно 50% потребности среднего прииска.

Вместе с находившимся тоже в командировке в Москве Я. Д. Певзнером нас вызвал к себе заместитель министра, генерал-полковник Чернышев. При нас он написал и передал мне письмо начальнику Харьковского УВД. В тот же день я выехал в Харьков.

Город я хорошо знал еще с детства. Здесь я провел почти все детские годы: с начала 1919-го до конца 1927-го, почти девять лет. Потом как-то приезжал в 1933 году, но ненадолго и с тех пор не был. Каждая его улица, а особенно те, где приходилось жить нашей семье, каждый дом были близки и дороги... То, что пришлось мне увидеть в Харькове в 1950 году, после войны потрясло воображение. Центр города, целые кварталы домов лежали в руинах. Того, что было так дорого и хранилось с лучших детских лет в моей памяти, не существовало...

Город начал восстанавливаться с промышленных предприятий. Самые крупные заводы, тракторный, турбогенераторный и

электромеханический, известные всей стране, как ХТЗ, ХТГЗ и ХЭМЗ, уже работали на полную мощность. Жилые кварталы, расположенные дальше от центра города, пострадали значительно меньше. Но центральная часть города была разрушена основательно.

Начальник областного УВД полковник Веревка, прочитав письмо замминистра, обещал личное содействие. На следующее утро он вместе со мной поехал на завод и договорился с главным инженером о проведении ремонта ротора в самые сжатые сроки. При нас он позвонил куда-то и дал указание, что если из Магадана привезут ротор турбины, то пусть его разгрузят в таком-то цехе. В ответ ему сказали, что ротор уже прибыл, и его именно там и разгрузили. Оказывается, что было неожиданным и для нас, железнодорожная платформа утром была подана на заводскую железнолорожную ветку, и пока мы находились у главного инженера, ротор выгрузили в одном из цехов. Получилось не совсем красиво, можно было подумать, что мы действовали на заводе в обход его руководства, но мы заверили главного инженера, что это просто счастливое совпадение.

Можно догадаться, что если бы не содействие УВД, то ни о каком срочном ремонте на таком крупном заводе, где идет серийное производство, а ремонтом почти не занимались, не могло быть и речи. Для этого нужно было, по крайней мере, распоряжение Совмина СССР.

В последующие десять дней я ежедневно с утра был на заводе, в цеху, в КБ. Составление техдокументации и ремонт производились при мне. Через двенадцать дней ротор уложили в тот же ящик и отправили в Хабаровск. Как я узнал потом, вернувшись в Магадан, ротор прибыл на АРЭК в установленный срок. Возвратившись из Харькова в Москву, я продолжал работу по утверждению проектов в министерстве.

В конце июня в Москву внезапно доставили самолетом тяжело больного начальника «Дальстроя», генерал-майора Ивана Григорьевича Петренко. Не прошло и двух недель, как он умер в больнице. В Москве его

очень ценили и уважали, и Министерство хоронило его с большими почестями. Гроб с телом покойного установили в клубе МВД СССР на улице Дзержинского, откуда процессия из машин и автобусов тронулась через центр города на Ваганьковское кладбище.

В прощании с И. Г. Петренко участвовали не только работники аппарата МВД и «Дальстройснаба», но и многие дальстроевцы, находившиеся в отпуске в Москве. Во время митинга на кладбище разразился сильный ливень с грозой. Раскаты грома следовали один за другим. Говоривших не было слышно. Казалось, сама природа отдает прощальный салют. Оркестранты то и дело выливали воду из своих труб. Гроб опускали в могилу среди потоков воды. Все промокли насквозь...

Для работников «Дальстроя» это была тяжелая потеря. Мы все с большим уважением относились к И. Г. Петренко, который всего за полтора года работы создал в «Дальстрое» совершенно другую обстановку — спокойную, деловую, человечную.

Утверждение проектов закончилось в конце июля, и я вернулся в Магадан после четырех месяцев отсутствия. В одно из воскресений, в середине августа, я и А. К. Леонов договорились пойти на реку Каменушку, чтобы выбрать площадку для строительства Магаданской ТЭЦ. Район Каменушки был нами предварительно предложен для обсуждения в «Дальстройпроекте» на совещании у И. И. Лукина, совместно с геологами, гидротехниками и строителями УДСП. В этом районе ТЭЦ могла располагаться так, что она была закрыта сопкой и не видна из города, не мешала его развитию, дымовые газы по розе ветров в город не попадали, водоснабжение станции обеспечивалось за счет рек Каменушка и Магаданка. Грунтовые условия были достаточно удовлетворительными, учитывая, что вообще в городе нельзя найти хороших грунтов для ответственных сооружений. Другого, более приемлемого места для ТЭЦ мы не находили. Наше предложение ни у

кого не встретило возражений. Поэтому нам предстояло на месте выбрать конкретную площадку, а не район строительства, что было уже более узкой задачей. Несколько часов мы вдвоем ходили по Каменушке, прикидывали, как лучше расположить главный корпус и вспомогательные сооружения ТЭЦ. Мощность ее была тогда определена постановлением Совмина СССР в 18 тыс. кВт с установкой трех венгерских турбин «Ланг» по 6 тыс. кВт.

Каких показателей мощности станция достигнет через сорок лет, известно не было, но мы предусмотрели резервную территорию для дальнейшего расширения. На выбранной нами площадке на левом берегу Каменушки станция была вне зоны затопления также и со стороны реки Магаданки, и мы выбрали этот вариант как наилучший. Вскоре площадка была утверждена, и на ней развернулись изыскательные работы. В 1951 году материалы изысканий были направлены в «Промэнергопроект».

Поселок для ТЭЦ из двухэтажных зданий и канализационный коллектор для кожзавода были запроектированы на левом берегу реки Магаданка выше автобазы. Кроме того, в городе, на улице Сталина (теперь проспект К. Маркса) между улицами Советская и Транспортная для ТЭЦ был запроектирован один четырехэтажный дом. Выпуск этих проектов входил в мои обязанности как главного инженера проекта вспомогательных объектов ТЭЦ.

В 1951 году с 1 июня я выехал в очередной отпуск в Москву, где с 1947-го постоянно жила моя семья. Отпуск был большой — шесть месяцев, но уже через три месяца, которые мы провели всей семьей у моря на юге, меня отозвали для работы у Г. И. Юдина в техбюро «Дальстройснаба». Необходимо было проводить многочисленные согласования по проектам электростанций в Москве и Ленинграде. В московском «Промэнергопроекте» я несколько раз встречался с главным инженером проекта Магаданской ТЭЦ Корытниковым, тогда еще

молодым инженером. Спустя 30 лет, я узнал из газет, он все еще работал в «Промэнергопроекте» и являлся уже его директором. Главным инженером проекта Аркагалинской ГРЭС в Ленинграде, в ЛОТЭПе был Кугушев, который и тогда был опытным ведущим специалистом, руководившим проектированием крупнейших тепловых электростанций СССР.

Параллельно с вопросами проектирования приходилось заниматься комплектацией оборудования для этих станций, размещать заказы, согласовывать с заводами технические условия.

В Магадан я вернулся в конце ноября. Семья опять осталась в Москве. В УДСП в течение 1951–1952 годов мне пришлось заниматься проектированием вспомогательных объектов и жилых поселков не только для Магаданской ТЭЦ, но и Аркагалинской ГРЭС или, как ее тогда называли, «Д-2». Строительство на Мяундже объекта Д-2 началось еще в 1950 году, когда Управление «Энергострой» закончило вторую очередь АРЭС-3 на Кедровом и перебазировалась за 8 километров вверх по реке Мяунджа, давшей имя новому поселку. Для строительства туда дороги, для поселка и временных сооружений от УДСП требовались чертежи.

«Дальстройпроекту» поручались также и перспективные работы по энергетике Колымы и Чукотки.

В технико-экономическом докладе (ТЭДе) по топливоснабжению района города Магадана был рассмотрен вопрос использования углей Мелководненского и Ланковского месторождений и доставки их в Магадан по узкоколейной железной дороге для сжигания в котельных и на электростанциях, а также для бытовых нужд. Ввиду высокой влажности этих углей предлагалось сушить уголь на месте добычи, а для бытового потребления — брикетировать. Однако, осуществление этих предложений было отложено на будущее, а для Магадана начался усиленный завоз сахалинского угля.

В ТЭДе по энергоснабжению Чукотки рассматривались потребители и возможные источники энергоснабжения на 25 лет вперед, т. е. до 1975 года. При рассмотрении различных вариантов энергоснабжения впервые была выдвинута идея создания объединенной энергетической системы Чукотки, соединяющая потребителей Чаунского и Иультинского районов системообразующей линией электропередачи, проходящей по северной части Чукотского полуострова с основным источником электроэнергии — каскада из 2-х Амгуэмских ГЭС.

Тогда еще ничего не было известно о золоте в Билибинском и Шмидтовском районах, но даже при рассмотренных уровнях потребления электроэнергии, в основном, оловодобывающими предприятиями, Иультинским ГРК и другими сравнение экономических показателей при использовании различных видов энергоресурсов показывало явное преимущество гидроэнергии.

Коренной причиной такого преимущества была и остается высокая стоимость твердого и жидкого топлива, тем более привозного. Но даже если в будущем и будут разрабатываться местные месторождения органического топлива, которое по всем данным имеется, но до сих пор не разведано сколько-нибудь достаточно, все равно стоимость гидроэнергии будет намного ниже, чем на тепловых и даже атомных электростанциях ввиду больших расходов на содержание и обслуживание человека на Крайнем Севере.

Проблема строительства Амгуэмских ГЭС возникла в 1949 году, когда гидрогеологом «Дальстройпроекта» Г. Л. Купреевым, проводившим изыскания источников водоснабжения Иультинского ГРК, было обследовано нижнее течение реки Амгуэма. При этом были обнаружены два створа удобных для строительства плотин и двух ступеней ГЭС. Выполненные им топографически съемки дали возможность гидротехникам УДСП В. С. Тимофейчуку, В. А. Беляшову и мне как

энергетику составить ТЭД по энергоснабжению Чукотки, который, хотя и был рассмотрен «Дальстроем», но проектные работы были отложены до будущих времен из-за значительных капиталовложений, необходимых для строительства ГЭС. К вопросу о ГЭС вернулись спустя 15 лет, о чем будет рассказано ниже. Сегодня, когда прошло уже почти 40 лет, решение о строительстве на Амгуэме, хотя и к концу нашего века, но все же состоялось.

В мае 1952-го Главным управлением ДС была назначена комиссия для приема в эксплуатацию котла и турбины на Певекской (ныне Чаунской) РЭС. В ее состав входили представители заказчика — Управления п/я 14, подрядчика — стройконторы УКСа, ТЭУ и УДСП. От ТЭУ в комиссию была назначена начальник ПТО Л. В, Мешковская и А. Н. Мухер. Последний представлял скорее подрядчика, так как был прикомандирован к монтажной организации и три месяца безвыездно, в Певеке руководил бригадой монтажников, устанавливавших котел и турбину. От УДСП в комиссию попал я, потому что главный инженер этого проекта Громыко О. В. находился в очередном отпуске на «материке».

На Чукотку мне предстояло лететь впервые. Из Магадана члены комиссии, среди которых были я и Л. В. Мешковская, полетели в Певек на самолете ЛИ-2, сделавшем по дороге три посадки: в Сеймчане, Среднеколымске и Нижнеколымске. В последнем пришлось ждать утра. Прилетев на вторые сутки на аэродром Апапельгин, мы еще три часа добирались на тракторных санях до Певека, где остановились в доме приезжих.

Я устроился в комнате вместе с А. Н. Мухером и его шестью монтажниками. В соседней комнате жили еще шестеро человек из его бригады. Л. В. Мешковская поселилась в том же доме, в начале коридора, вместе с какими-то командированными женщинами. На следующее утро

начались заседания комиссии, которую возглавлял начальник Управления п/я 14 полковник Марков. Когда-то он был начальником Управления автотранспорта (УАТа) «Дальстроя» в поселке Мякит, и мне приходилось встречаться с ним по проектным делам. Человек он был крутой, старой дальстроевской «формации», воспитанник Никишова и других и в выражениях в адрес подрядчика не стеснялся. Вел он заседания энергично и без дискуссий, решая все сам... К нашему приезду котел и турбина уже заканчивали 72-х часовое опробование. Прошло оно удовлетворительно.

Как всегда, оставались небольшие строительные недоделки, заканчивались теплоизоляционные работы, не мешающие работе блока, легкоустранимые дефекты. Л. В. Мешковская, впрочем, высказала А. Н. Мухеру ряд мелких замечаний по котлу, которые были им очень болезненно восприняты.

Становясь в театральную позу, и «изображая» Лидию Васильевну вечером, в комнате дома приезжих, он «декламировал» перед монтажниками: «Здесь б…о…о…льшие недоделки, / Нету ручки у … гляделки!» Его раздражение по поводу мелких замечаний легко было понять, особенно после ознакомления с условиями жизни в Певеке. За три месяца монтажники совсем измучились, не высыпались, обросли бородами, мечтали помыться в бане, надеть чистое белье. Весь поселок утопал в грязи, был забит тающим снегом, дороги не чистились, кругом были озера и огромные лужи, бугры грязного снега и золы, сыпавшейся из труб электростанции на всю территорию поселка. Питьевая вода из озера Пресное была грязная, с какими-то червячками, жилищные условия и продовольственное снабжение на самом низком уровне. По поселку ходить было небезопасно, можно было подвергнуться нападению со стороны распустившегося уголовного элемента, а женщинам не рекомендовалось ходить в одиночку даже днем. Недаром бытовала поговорка: «Не такой я человек, чтобы ездить на Певек...» На самой

электростанции не было элементарного порядка и чистоты. Во дворе кучами валялись отбросы, мусор, в коридорах вспомогательных помещений приходилось перешагивать через фекалии, потому что на всей территории станции не было действующего… туалета.

Обслуживающий персонал, состоящий в основном из заключенных, приводили под конвоем на проходную электростанции по сменам. Зачастую, в «смену» попадали люди, никакого отношения к электростанции не имевшие, а работавшие, например, в морпорту, на автобазе или просто «проштрафившиеся» в лагере или на других предприятиях.

Можно представить себе, что испытывал дежурный инженер станции, принимая на вахте-проходной такую «смену», с которой ему предстояло работать...

В течение пяти дней мы закончили приемку блока в эксплуатацию. Претензии заказчика были при нас удовлетворены по основным пунктам. Акт был подписан всеми членами комиссии и на следующее утро мы приготовились к отъезду. Особенно торопилась бригада монтажников во главе с А. Н. Бухером. Члены комиссии тоже спешили в Магадан, возмутившись обстановкой, царившей в Певеке, и решив поскорее доложить о ней начальнику «Дальстроя» И. Л. Митракову. Здесь, в Певеке, говорить об этом было бесполезно. Полковник Марков был не из тех, кто мог бы выслушивать критические замечания к делать правильные выводы. Все члены комиссии были гражданскими лицами и для него неавторитетными «фигурами» в штатском. Теперь, конечно, другие времена. Но дальстроевские поселки тогда никакой «власти», кроме ведомственной, не имели.

Вечером, накануне отлета, когда все уже собрались в доме приезжих и готовились к отъезду, пришло сообщение, что в Певек завтра днем

должен прилететь замначальника «Дальстроя», инженер-полковник И. К. Кузнецов, и передали, чтобы комиссия не уезжала, а ждала его приезда.

Прилет И. К. Кузнецова нарушал все планы членов комиссии и бригады монтажников, которая без бригадира уезжать не хотела. Ожидание его приезда означало, что все мы застрянем здесь минимум на 3–4 дня без всякой необходимости. Станция работала, акт — всеми подписан, и наши дела здесь были полностью закончены. Докладывать И. К. Кузнецову о том, что творится в Певеке, было нецелесообразно, потому что он мог все это «спустить на тормозах» под влиянием местного руководства. В этом наше мнение было единым. Лично я решил уезжать. А. Н. Мухер с монтажниками, уже заказавшими автомашину в аэропорт, тоже решили уезжать, но не посвятили в свое намерение Л. В. Мешковскую, которая никогда не нарушала указаний сверху.

В три часа утра, когда и в доме приезжих, и в поселке еще все спали, хотя по солнцу, светившему круглые сутки, время было определить нельзя, подъехала грузовая машина и мы двое, двенадцать монтажников и присоединившиеся к нам еще два члена комиссии без лишнего шума вышли на улицу, залезли в кузов и поехали в Апапельгин. Все 18 километров дороги были залиты водой и размыты. Неоднократно приходилось руками выталкивать машину из протаявшей глубокой колеи. Скорее можно было дойти пешком, но в многочисленных ручьях, пересекавших дорогу, мы бы промокли до пояса. Кое-как к полудню мы добрались до аэропорта и оформили билеты до Магадана. Часа через полтора мы увидели, как красный самолет ЛИ-2 пошел на посадку. Этот красный ЛИ-2, как всем было известно, постоянно обслуживал начальника «Дальстроя» и его заместителей.

Сделав посадку, самолет подрулил к зданию аэровокзала, а мы все, не желая показываться на глаза «начальству», наблюдали за происходящим издалека. Полковник спустился по трапу, потянулся,

сделал несколько гимнастических упражнений для разминки и тут же влез со своим помощником в будку на санях, прицепленных к трактору, стоящему наготове и поданному к самолету. Вскоре трактор с санями скрылись из виду, а мы быстро погрузились в красный самолет и, набрав полную высоту, легли на курс по направлению к Магадану. Через пять часов беспосадочного полета самолет благополучно приземлился на аэродроме в 13 км от Магадана.

На следующий день, с утра, я доложил о приезде своему руководству в «Дальстройпроекте» и приступил к обычной работе. У А. Н. Мухера, когда он предстал перед начальником ТЭУ Н. Я. Скворцовым, произошел неприятный разговор: «Почему вы выехали, не ожидая приезда И. Г. Кузнецова, и без его разрешения?» «Николай Яковлевич! Я три месяца не был дома, почти не спал, не ел, в баню не ходил. Станция работает, акт подписан, что вам от меня еще нужно? Хоть увольняйте, а в Певек я не вернусь», — в результате, за самовольный выезд А. Н. Мухер получил выговор по ТЭУ, что, однако, не помешало его награждению спустя несколько месяцев Орденом Трудового Красного знамени, который он справедливо заслужил.

Смонтировать за три месяца, в тяжелых условиях заполярного поселка, турбину 4000 кВт и котел 30 т пара в час и пустить их в работу – и сегодня отличный срок…

Обстановка в Певеке после доклада членов комиссия начальнику «Дальстроя» стала постепенно меняться. Певек начал благоустраиваться. Я лично дал себе слово больше в Певек не ездить, хотя он уже давно стал современным городом. В 1952 году «Дальстройпроект» переехал в новое двухэтажное здание, позднее надстроенное до 4-х этажей, в котором находится и в настоящее время. Более, чем девятилетнее пребывание в бараках для УДСП кончилось.

***

Внезапно 5 марта 1953 года умер И. В. Сталин. Известие о его смерти вызвало глубокий отклик среди всего народа. Многие думали о том, как это событие отразится на судьбах нашей Родины...

На площади перед Главным управлением «Дальстроя», у памятника В. И. Ленину собрался городской митинг. С волнением и вниманием собравшиеся слушали сообщения о происходящих в Москве событиях и переменах. Обстановка вскоре изменилась не только в центре, но и по всей стране, в том числе и в Магадане. С 18 марта «Дальстрой» был передан из МВД СССР в Министерство металлургической промышленности СССР.

Для «Дальстроя» в целом это означало коренные перемены по всем направлениям его административной и хозяйственной деятельности. Для нас, проектировщиков — что экспертиза и утверждение проектов сверхлимитных объектов, утверждение планов проектных работ отныне будет происходить в ММП СССР. Нам, проектировщикам, в конце концов, было все равно, какому министерству подчиняться. Переход в гражданское ведомство создавал для нас даже более благоприятные условия для творческой работы. Однако, некоторые из руководящих работников «Дальстроя», кадровые работники МВД СССР срочно запросили перевод в систему МВД, расставаться с которой они не хотели и не представляли, что они будут вне этой системы делать и как жить… Они писали Берии просьбы и заявления о переводе, не зная, что тот через несколько недель будет снят и арестован, а потом приговорен к расстрелу как преступник, непосредственно виновный в гибели многих честных людей и организации массовых, ничем не обоснованных репрессий, использовавший органы Министерства внутренних дел и государственной безопасности для своих преступных целей. Июльский Пленум ЦК 1953 года единодушно одобрил решительные меры ЦК КПСС и Советского правительства по укреплению социалистической законности и

правопорядка по ликвидации преступной деятельности Берии. Была поставлена задача укрепления партийного руководства и контроля во всех звеньях государственного аппарата, особенно в органах Министерства внутренних дел, стуктура которого была обновлена и реорганизована. Был усилен партийный контроль за органами государственной безопасности, суда и прокуратуры.

События развивались стремительно, и мне пришлось быть их свидетелем, так как уже в начале июля меня командировали в Москву для представления в Министерство металлургической промышленности СССР на экспертизу и утверждение проектов и смет Магаданской ТЭЦ и Эгвекинотской РЭС, разработанных «Промэнергопроектом». В отделе экспертизы проектов и смет приходилось много работать и спорить с экспертами, чтобы отстоять сметы и утвердить их в суммах, определенных проектной организацией. Первый замминистра ММП СССР П. Ф. Ломако однажды продлил мне предельный десятидневный срок командировки в Москве, а второй раз уже отказал в продлении, написав резолюцию: «Пусть уезжает в Магадан, отдел экспертизы сам должен закончить работу по утверждению проектов…» В новом министерстве жили скромно и деньги берегли...

К счастью, сметные вопросы уже были к этому времени согласованы, утверждение проектов прошло без наших представителей н закончилось благополучно без особых замечаний и изменений.

В октябре 1953 года из ММП СССР цветная металлургия выделилась в подчинение Министерства цветной металлургии — МЦМ СССР, министром которого был назначен П. Ф. Ломако. «Дальстрой» подчинили МЦМ СССР.

3 декабря 1953 года была организована Магаданская область. Это событие явилось началом новой страницы в истории развития края.

***

10–12 мая 1954 года в Магадане состоялась первая областная партийная конференция. В ее решении указывалось на сложившуюся диспропорцию между потребностью и производством электроэнергии и разработаны меры по ускорению ввода новых Аркагалинской ГРЭС и Магаданской ТЭЦ, а также новой мощности на Чаунской РЭС и других. Топливно-энергетическое управление срочно комплектовало кадры для организации дирекций строящихся электростанций, а также будущие эксплуатационные кадры.

В середине мая 1954 года ко мне в «Дальстройпроект» пришел Николай Яковлевич Солтовец, директор строящейся Аркагалинской ГРЭС — объекта Д-2, и неожиданно предложил мне перейти к нему на должность главного инженера дирекции Д-2. Предложение это возникло, по-видимому, по его инициативе и получило одобрение ТЭУ и Главного управления.

Для меня согласие на переход из «Дальстройпроекта» на строительство и эксплуатацию самой крупной электростанции в области означало полную перемену не только моей трудовой деятельности, места работы и проживания, но и образа жизни вообще...

Проектирование крупных электростанций поручали теперь центральным проектным организациям. Роль куратора и посредника между ними и «Дальстройпроектом» для меня как теплоэнергетика не представляла интереса. Здесь было больше вопросов организации проектирования и строительства вспомогательных объектов, дорог, жилых поселков.

Короче говоря, в УДСП по моей специальности стало меньше интересной работы. Завершение строительства и монтажа, пуск и эксплуатация большой станции давали возможность получить большой практический опыт. «За» были также лучшие жилищные и материальные

условия. Были и доводы «против»: очень большая ответственность, отсутствие подготовленных эксплуатационных кадров, малый срок, оставшийся до пуска, всего семь месяцев, при большом объеме еще оставшихся строительно-монтажных работ и многое другое. В то же время можно было бы вызвать семью… Тщательно взвесив все «за» и «против», я согласился.

Ранним утром 1 июня 1954 года, простившись с «Дальстройпроектом» и магаданскими друзьями и знакомыми, я выехал из Магадана в Мяунджу, погрузив на заднее сидение ГАЗ-67 пару чемоданов, наполовину занятых разными техническими книгами. Закончился второй, на этот раз шестилетний период моей жизни в Магадане и работы в «Дальстройпроекте» и... снова на «трассу», как в далеком 1941 году!

Глава 4
ОГНИ МЯУНДЖИ
поселок Мяунджа – Аркагалинская ГРЭС
(1954–1968)

Мы ехали в Мяунджу. Стояли теплые летние дни. Присланный за мной в Магадан «козлик» ГАЗ-67 резво бежал по трассе, подпрыгивая на щебенке. Рядом с водителем дирекции Д-2, Иваном Фюлютиным, сидел я. На заднем сидении ехала пожилая женщина, его знакомая, тоже направляющаяся в Мяунджу, где она работала в поселковой столовой.

Чем дальше мы удалялись от побережья, тем горячее грело солнце, и появлялось больше комаров. По дороге мы заезжали в трассовские столовые, потом несколько ночных часов стояли, спали, сидя в кабине, а с рассветом поехали дальше.

Было уже за полдень, когда, оставив позади Колымский мост и поселок Дебин, мы подъезжали к Скалистому. Вдруг прямо из-под

машины вырвалось вперед и покатилось перед нами по дороге наше собственное правое переднее колесо. Не успев ничего сообразить, мы тут же перевернулись, перелетели через кювет и кувыркались по кочковатой тайге, пока не остановились кверху колесами, метрах в двенадцати от дороги.

На какое-то мгновение я потерял сознание, но быстро очнулся. Тишина. Голова была внизу прижата подбородком к груди, ноги свешивались сверху и вместе с туловищем готовы были свернуть мне шею. Водитель был в таком же положении. Откуда-то капало масло. Наша спутница на заднем сидении была завалена моими вещами. Кое как извернувшись, мы открыли дверцы и выползли из машины, каждый на свою сторону. Всего два метра мы не долетели до огромного пня... К нашему счастью, кочки были покрыты толстым слоем мха. Отделались мы небольшими ушибами. У меня из разбитой губы немного сочилась кровь.

С дороги к нам бежали на помощь четыре человека. Это были люди со встречной грузовой машины. Они видели, кик мы перевернулись. Общими усилиями поставили машину на колеса и тросом вытащили на дорогу. Из двигателя вытекла часть масла, из аккумулятора — частично электролит. На машину надеяться было нельзя без тщательной проверки, на которую перепуганный Филюта был явно неспособен. Колесо, которое у ГАЗ-67 крепится только одной гайкой, слетело только потому, что наш уважаемый Иван Филюта зашплинтовал эту гайку простым гвоздем, мягкий металл которого не выдержал дорожкой тряски…

Оставив всех на месте происшествия, я на попутной машине доехал до поселка Ягодное, откуда дозвонился до Мяунджи и, найдя там начальника Энергостроя Л. И. Анисимова, сообщил ему об аварии и попросил прислать аварийную грузовую машину с людьми, чтобы погрузить в кузов наш ГАЗ-67. Авария произошла на 521 км от Магадана. До Мяунджи осталось еще 216 километров. Было ужо темно, когда я смог

устроиться в местной гостинице. Около пяти часов утра прибыла машина с людьми из Мяунджи. С водителем было еще два человека. Они разбудили меня и взяли с собой на 521 км. До места аварии нужно было проехать обратно, в сторону Магадана 21 км. Филютин и наша спутница сидели голодные около машины и дрожали от холода.

Приехавшие слесари и водитель аварийной машины техпомощи, повозившись с полчаса с ГАЗ-67, завели его и своим ходом загнали в кузов грузовой машины по двум толстым и широким доскам, которые они предусмотрительно захватили с собой. Сразу было видно, что они хорошо знали свое дело. Мы, потерпевшие, сели в кабину ГАЗ-67 и на таком двухэтажном транспорте к концу дня 3 июня, наконец, добрались до Мяунджи.

***

Как потом написал поэт и писатель Виктор Урин: «Поселок Мяунджа расположен в долине ключа Тал-Юрях. Вокруг красивые сопки. Одна из них — самая высокая — Лысая. А рядом сопка Двух Братьев. В Мяундже уже было построено много жилых двухэтажных домов. В одном из них меня ожидала двухкомнатная квартира.

Зона промышленного строительства, начинавшаяся, примерно, в 500 м от поселка, имела ограждение по всему периметру, длиной около 5 км, из колючей проволоки и строго охранялась с нескольких вышек. В зону были включены не только все основные и вспомогательные сооружения электростанции, включая плотину и водохранилище с насосными станциями, но и все временные сооружения строителей: жилой лагерь для заключенных со своей внутренней зоной, здание Энергостроя, бетонно-растворный завод, автобаза и прочее. В этой огромной зоне 1, 5х1 км жили и работали на строительстве около 3-х тысяч заключенных Берлага, осужденных уже в послевоенное время, в период 1946–1949 годов.

Основная их часть в 1946–1947 годах была осуждена на длительные сроки за различные формы сотрудничества с немцами в период Великой Отечественной войны. Часть была захвачена волной репрессий 1949 года.

Вне зоны в общем жилом поселке, кроме договорников, проживали десятки так называемых спецпоселенцев с семьями, ссыльных, не имевших права выезда и тоже работавших на строительстве. Среди всех этих людей можно было найти не только высококвалифицированных рабочих любой специальности, но и инженерно-технических и научных работников с большим опытом и знаниями.

Как я уже писал, все это строительство называлось объектом Д-2. Его вело Управление «Энергострой» (УЭС), подчиненное Главному Управлению строительства Дальнего Севера Министерства Цветной Металлургии СССР. Начальником УЭСа был Леонид Иванович Анисимов, приехавший на Колыму в 1949 году из Норильска вместе с П. П. Коковиным, главным инженером ТЭУ.

УЭС начал свою работу со строительства АРЭС-8 в поселке Кедровый, а с 1950 года строительство, развернувшееся в Мяундже, заставило переехать сюда трудиться и жить всех работников. С Л. И. Анисимовым мне как куратору по проектированию Д-2 уже приходилось не раз встречаться в «Дальстройпроекте», когда он приезжал в Магадан. Он был невысокого роста, светловолосый с очень подвижным лицом и живыми умными глазами. Увлеченный строитель, он не терпел плохой работы, заставлял переделывать, если обнаруживал низкое качество, постоянно вносил сам ценные предложения, улучшающие конструкцию по сравнению с проектом, методы организации и способы выполнения работ. Словом, был строителем высокой квалификации, с широким кругозором и чувством большой ответственности. К сожалению, среди строителей такие люди встречаются нечасто, особенно в последние годы...

Работать с ним было легко, и мы сразу нашли общий язык. Такое взаимопонимание между заказчиком и подрядчиком, сработанность между ними создают творческую атмосферу, хорошее настроение, а это — залог успешной работы. Такие же отношения сложились и с главным инженером «Энергостроя» А. П. Дрыновым . Согласование целого ряда технических вопросов осуществлялись теперь без задержек. Это заметно ускорило темпы строительства и монтажа, и уже к осени 1954 года стало видно, что окончание пускового комплекса не за горами.

Монтаж оборудования выполняла субподрядная организация — «Дальэнергомонтаж». Начальником монтажного участка этого иркутского треста был Корчунов, котлы монтировались под руководством старшего прораба Кугушова, а турбины — прораба М. Успенского. Электрооборудованием занимался старший прораб А. И. Найда.

Масштабы строительства, развернутого в долине реки Мяунджа, были необычными для «Дальстроя». Стоимость только 1-й очереди составляла 360 млн. руб. в ценах тех лет, что в 7–8 раз превышало стоимость самых крупных объектов, строившихся тогда в области. При этом освоение этих средств шло небывалыми темпами, в основном, за три года!

Первая очередь Аркагалинской ГРЭС включала три котла по 150 т пара в час среднего давления (39 атм.) Таганрогского завода и двух турбин: №1 «Вумаг» — 18 тыс. кВт и №2 АП-25 Ленинградского металлического завода 25 тыс. кВт. С турбиной «Вумаг» при доставке из Находки в порт Нагаева произошла большая неприятность. Во время шторма статор ее генератора, стоящий на палубе, оборвав тросы, сдвинулся с места и, проломив фальшборт, ушел на дно Охотского моря. Вес его превышал 40 т.

Срочно был заказан на «Электросиле» в Ленинграде отечественный генератор. Занимался этим в «Дальстройснабе» Г. И. Юдин. Было это еще

в 1952 году. Мне потом пришлось заниматься заказом на ЛМЗ новой половинной соединительной муфты, потом передать ее с ЛМЗ на завод «Электросила» для насадки на ротор нового генератора, который был своевременно изготовлен и доставлен из Ленинграда в Мяунджу в 1953 году уже без приключений. Стоило это все больших усилий и денег «Дальстрою», но... не виновникам.

В пусковой комплекс входили котлы №1 и №2 и турбина №2 АП-25, вся система топливоподачи, главный щит управления, распределительные устройства 0,4 кВ, 6 кВ и открытая п/станция 110 кВ, химводоотчистка, лабораторный и служебный корпуса, плотина и водохранилище первой очереди, насосные, гидрозолоудаление, механический цех, склады и другое.

Дирекция Д-2 помещалась в нескольких комнатах первого этажа двухэтажного деревянного здания управления «Энергострой». К моему приезду, кроме Н. Я. Солтовца в ней работали: главный бухгалтер В. Я. Деньгуб, старшие инженеры по электрооборудованию И. А. Воронин и Непомнящий, по теплотехническому оборудованию С. И. Гундяев, по КИП и автоматике Н. П. Васенин, по строительной части Я. Е. Новик. Дирекция, как и положено заказчику, осуществляла технадзор за строительством, поставляла оборудование, оплачивала работы строителям и готовила кадры для будущей электростанции. Подбором кадров дирекция особенно усиленно стала заниматься с весны 1954 года и в течение июня-декабря в Мяунджу прибыло много семей и одиночек-договорников.

Основной состав опытных машинистов котлов и турбин был приглашен из Ангарска Иркутской области. Для их вербовки на Ангарскую ТЭЦ в мае специально ездил Н. Я. Солтовец.

Оттуда прибыли: на должность начальника турбоцеха В. Д. Погорелов и с ним машинисты А. И. Каравайников, В. Ф. Бандурин, А. В.

Фирсов, П. И. Игошин, И. В. Сазонов, а также машинисты котлов В. Ф. Гладырев, А. И. Карнаухов, И. А. Федоров, Г. И. Кривоногов и другие. Позднее прибыли еще машинисты турбин П. И. Иванов, И. Зиканов, В. Показеев, А. Гуськов, А. Трусов.

Это были «пионеры», основное ядро, костяк и опора наших рабочих кадров котельного и турбинного цехов. Большинство проработало потом на АрГРЭС по двадцать и более лет.

Н. Я. Солтовец перевел в Мяунджу много работников с Тасканской РЭС, где он работал начальником с 1947 по 1952 годы. В их числе — И. А. Воронин, бывший начальник ТЭС-3 на Таскане, В. Я. Деньгуб, бывший главный бухгалтер ТЭКа, Б. И. Пряхин, бывший начальник котельного цеха Эльгенской РЭС, начальник планового отдела Багрянцев и отдела нормирования Оранский, работавшие в тех же должностях на Таскане. Там же ранее работали начальник цеха топливоподачи А. Н. Макарашвили, дежурный инженер И. У. Скалкин, теплотехник В. И. Столяров, старший мастер И. Фомин, инженер-экономист И. Г. Бугаец и многие другие. Сам я тоже работал на Таскане.

Так образовалось на Мяундже тасканское «землячество». Все мы знали друг друга по десять-двенадцать лет и теперь съехались для работы на новом месте, освоения самой крупной на Колыме электростанции. Другим источником кадров послужил Аркагалинский энергокомбинат. Но работники АРЭКа стали переходить на АрГРЭС с 1955 года, уже после пуска первой очереди. Все старые станции продолжали работать до окончания наладочного периода на АрГРЭС. Трудности с комплектованием кадров и состояли именно в том, что все старые станции работали, а для АрГРЭС трудно было выпросить у ТЭУ хотя бы несколько десятков специалистов из тысяч, работающих на них. А ведь нам нужно было набрать 600 человек! С другой стороны, все понимали, что с вводом АрГРЭС большинство старых станций будет ликвидировано, а остальные

выйдут в резерв, по крайней мере, на несколько лет. Желающих перейти на Аркагалинскую ГРЭС было очень много, но их не отпускали. Никто, ни Главк, ни ТЭУ еще не верили, что АрГРЭС будет устойчиво работать раньше, чем через два года после пуска. Рисковать надежностью энергоснабжения было, понятно, тоже нельзя. Так и получилось, что первую очередь пришлось почти полностью укомплектовать новыми кадрами, людьми, приехавшими по договорам, а большую часть работников старых станций уволить в 1956–1957 годах с выездом за пределы области.

Прибывшие с разных концов страны, с разного типа станций новые кадры, естественно, не сразу могли составить единый трудовой коллектив. Его нужно было организовать, воспитать и спаять в единое целое. Необходимо было создать общественные организации, проводить большую воспитательную работу на производстве и в быту, всех расселить, трудоустроить, одеть по климату, накормить, организовать работу школы, дошкольных учреждений, Дома культуры и коммунально-бытовых предприятий. И все это за 5–6 месяцев! Этой огромной работой при активной помощи партийных и советских органов Сусуманского района, занималась дирекция Д-2, ставшая после пуска дирекцией АрГРЭС под руководством четырех человек: директора Солтовца Н. Я., меня как главного инженера, замдиректора по политчасти Нарышкина, замдиректора по хозяйству С. И. Каргапольцева, ранее работавшего в той же должности на АРЭКе в поселке Кедровый.

На меня свалилось такое количество работы, какое никогда прежде выполнять не приходилось. Необходимо было вникнуть во все детали строительства и монтажа, изучить все проекты и рабочие чертежи, поступившее за три года из Ленинградского Теплоэлектропроекта и с заводов, изготовителей оборудования. Кроме того, нужно было: совместно со строителями определить объем робот по пусковому комплексу и

разработать графики окончания работ, поузлового опробования и пуска станции, ежедневно участвовать в оперативных совещаниях со строителями и монтажниками по текущим вопросам, изучить все оборудование станции, его заводские инструкции и чертежи, разработать инструкции по обслуживанию оборудования и должностные инструкции для каждого рабочего места эксплуатационного персонала, провести техническое обучение персонала и принять экзамены по правилам технической эксплуатации и технике безопасности, организовать технический архив и библиотеку, конструкторское бюро и создать альбомы запасных частей для каждого вида оборудования, составить техпромфинплан и план оргтехмероприятий на первый год эксплуатации станции, организовать систему технического, планового и бухгалтерского учета и отчетности для каждого цеха и по предприятию в целом, заниматься вопросами материально-технического снабжения, составить заявки на материалы, запчасти и оборудование на предстоящий год и многое, многое другое…

Пишу об этом подробно с мыслями о том, чтобы приходящие нам на смену молодые поколения инженеров представляли, что институты, в которых они учились, не дают им я половины тех знаний и опыта, которые необходимы на производстве, особенно для технических руководителей различных рангов... Учиться нужно всю жизнь.

Рабочий день был двенадцать-четырнадцать часов, а с наступлением предпускового периода, примерно с ноября 1954 года, спать приходилось по четыре-пять часов в сутки, и то не всегда, часто в служебном кабинете, по двое-трое суток не уходя со станции. В октябре была назначена пусковая комиссия. Она находилась на станции постоянно, и только ночью, по очереди, члены комиссии уходили на отдых в поселок. Мне как ее председателю особенно мало приходилось бывать дома.

В течение лета все же выпадали какие-то свободные часы, особенно вечерами по субботам, когда можно было встретиться с друзьями в нерабочей обстановке. Переехав в Мяунджу, я попал не в чужое для меня окружение. Самыми близкими мне были, конечно, Анатолий Кузьмич Климов и его жена Нина Дмитриевна, с которыми я был близко знаком с первых дней на Колыме. После их отъезда из Усть-Таскана на Кулу в 1943 году мы изредка встречались с ним в Магадане, когда он приезжал в командировки с трассы. В 1948 году его назначили сюда на АРЭК в поселок Кедровый и мы снова оказались рядом, и наша дружба возобновилась. Нас еще сближало то удивительное совпадение, что в Москве мы тоже жили рядом, на соседних улицах в районе Шаболовки, около известной Шуховской башни. У меня там жила жена с детьми, а у Климовых — их дети с его родителями.

Иногда в субботу по вечерам у Климовых в поселке Кедровый собирались Анисимовы, главный инженер АРЭКа А. И. Сигал с женой и я. Бывал там и приезжавший часто из Магадана главный инженер ТЭУ П. П. Коковин.

В Мяундже я снова встретил и моих старых друзей по Таскану, семью Ворониных, Ивана Андреевича и Александру Гавриловну, с которыми переписываюсь до наших дней.

С моим непосредственным начальником, Н. Я. Солтовцом у меня были ровные хорошие отношения. Семьями мы близко не дружили и не всегда имели одинаковые взгляды по одним и тем же вопросам. Он часто бывал упрям и ненужно резок во взаимоотношениях с некоторыми своими подчиненными и из-за этого много проигрывал. Особенно доставалось от него его заместителю С. И. Каргапольцеву, снабженцам, работникам ЖКО. Технические вопросы с моим приездом он полностью доверил мне и в них на вмешивался.

По специальности он был инженером-механиком, я — инженером теплотехником. Нам остро не хватало высококвалифицированного инженера-электрика. В конце лета 1954 года к нам приехал из Свердловска по договору Г. С. Гильбих, который был назначен начальником электроцеха. Это был грамотный, энергичный работник с большим опытом проектной и наладочной работы. Он быстро вошел в курс дела, организовал электроцех с электролабораторией, проводил приемку, испытания и наладку основного оборудования, приборов измерения и защиты, вносил много ценных предложений, собрал вокруг себя и подготовил хороших специалистов. В электроцехе работали: его заместитель Н. М. Войцеховский, приехавший с Южного Урала, с Троицкой ГРЭС, ранее работавшие на АРЭКе завэлектролабораторией Е. Е. Беликов, старший инженер М. И. Лившиц, старший мастер А. М. Анискин и вновь приехавшие дежурные инженеры станции В. Дякин, Шатохин, Е. А. Малер, И. У. Скалкин с Тасканской РЭС и К. Ерлыкова с АРЭКа. Постепенно укомплектовался цех КИП и автоматики во главе с Н. П. Васениным и старшим мастером Л. П. Чернышом.

На должность начальника ПТО перешел с АРЭКа инженер-теплотехник Е. М. Блохин, где он работал в той же должности с 1949 года. Он сразу взялся за создание конструкторского бюро, организовал техархив, начал готовить необходимую для эксплуатации техническую документацию. Опыт и знания у него были большие, и в последующие годы он много труда вложил в работу нового предприятия. Много сделали для организации учета теплотехнических показателей, проведения испытаний теплового оборудования начальник эксплуатационного отдела С. И. Гундяев из Сумгаитской ГРЭС и А. Н. Капустина, инженер-теплотехник, прибывшая по договору из «Кузбассэнерго» в город Кемерово. Из Москвы приехал способный и знающий инженер теплотехник В. М. Колобаев, из Челябинска — молодые инженеры

Алексеев и Харлов, по распределению принятые в котельный цех сменными теплотехниками.

Не могу не вспомнить о нашей бессменной секретаре-машинистке Любовь Иосифовне Гофман. Приехала она с мужем из Киева я привезла с собой свою пишущую машинку «Корону», с которой никогда не расставалась. Она могла печатать в день по 100–120 страниц, не глядя в машинку и не делая при этом ни одной ошибки. Наоборот, она исправляла ошибки бумаг не всегда грамотных наших ИТР. Муж ее, Петр Андрианович Клинин, высококвалифицированный мастер по ремонту приборов, пошел работать в цех КИП.

Так, прибывшими с разных концов страны специалистами к концу 1954 года мы полностью укомплектовались и были готовы к пуску.

***

В ноябре из Москвы ко мне приехала жена с двумя младшими детьми-школьниками. Последний раз я виделся с семьей, когда был в Москве, летом 1953 года, во время короткой командировки. В Мяунджу я приехал надолго. Мой переезд из Магадана и переход на другую работу был согласован с женой, приезд ее и детей в Мяунджу был нами запланирован. Сын пошел в 3-й, дочь во 2-й класс школы, жена устроилась туда же преподавать физику.

Эти полгода, что я жил в Мяундже без семьи, у меня был в качестве домработника «дядя» Миша. Он был рекомендован мне спецкомендатурой и жил в поселке как спецпоселенец. На нем лежали все домашние дела.

Жил он у меня, и, помимо питания, я ежемесячно платил ему зарплату по договоренности. Было ему лет пятьдесят. Родом он был откуда-то из-под Львова. Был он очень вежливым и почтительным, любил пошутить и в меру выпить. Незадолго до приезда семьи я случайно нашел

оставленный им на кухне религиозный журнал, изданный на Западной Украине.

Смутившись, он рассказал мне, что до войны окончил там духовную семинарию и был священником. Служил при немцах, потом попал к нашим в плен и отсидел 10 лет. А журнал ему присылают родственники, с которыми он переписывается. Неожиданное открытие прошлого «дяди» Миши имело продолжение. Вскоре я узнал, что он и сейчас практикует совершение религиозных обрядов. Его, как оказалось, приглашали крестить детей, отпевать покойников, венчать молодых не только в Мяундже, но и в другие поселки, от Нексикана до Кадыкчана в радиусе до 60 км, где тогда проживало много верующих, выходцев с Западной Украины и Белоруссии. Об этом знали все в округе, кроме меня и спецкоменданта. Меня целыми днями не было дома, времени у него было больше, чем достаточно. Укрывать у себя в доме тайного священнослужителя я дальше желания не имел. Воспользовавшись приездом семьи, я отказал ему и устроил его работать на электростанцию дежурным у транспортеров топливоподачи, где он стал честно зарабатывать свой хлеб и перестал дурачить народ, над которым он сам же посмеивался, получая от людей щедрые подношения и плату. Верил он в Бога меньше, чем я… В 1956 году, отбыв срок поселения, он уехал на родину.

С приездом семьи стало легче и можно было целиком уйти в работу.

***

Зима в Мяундже наступает рано. Уже в середине сентября морозы бывают до 20 градусов. Поселок отапливался от временной котельной. Станционные здания к наступлению зимы были закрыты и отапливались от специально установленного в котельной небольшого пускового временного котла. Пар от него использовался на отопление, а дымовые

газы предполагалось использовать в системе пылеприготовления для подсушки угля при наработке первой угольной пыли для пуска первого основного котлоагрегата станции. Пуск начали с наработки пыли в бункер котла №1, для чего пустили одну из двух его шаровых мельниц. Когда бункер был полностью заполнен, наступил самый торжественный момент — розжиг котла на угольной пыли.

Каким памятным праздником был для нас всех этот день, когда впервые загорелся факел угольной пыли в гигантской топке котла!

Это горел факел первой пылеугольной топки в истории энергетики нашего Крайнего Севера. Топок с сжиганием топлива в пылевидном состоянии не было не только в Магаданской области, но и в Якутии.

Когда в котле поднялось давление пара и он прошел испытание на паровую плотность, начался прогрев длинного паропровода, идущего в машинный зал к турбине. При прогреве обнаруживались свищи, то в сварке, то во фланцевых соединениях. Приходилось снимать давление, отключать, устранять дефекты и снова начинать все сначала. Это был длительный и мучительный процесс. Пока пар «подошел» к турбине, прошло около десяти суток. Пуск турбины тоже не дался сразу. Эта металлоемкая, массивная по конструкции турбина требовала постепенного прогрева при разных оборотах, поднимаемых ступенями все выше и выше. Не раз приходилось снижать обороты из-за начинающейся вибрации и после прогрева снова осторожно идти выше до, казалось, недосягаемой цели — 3000 оборотов в минуту, при которых она будет работать всю предстоящую ей жизнь. Сегодня ей уже исполнилось 35 лет, но это еще не возраст...

Весь пуск от зажигания факела в топке до получения первых киловатт-часов электроэнергии занял почти месяц. Наконец, 13 января 1955 года генератор был включен в энергосистему, и Аркагалинская ГРЭС начала отдавать стране затраченные на нее миллионы.

С этого дня на станции число тринадцать считалось самым счастливым. Но ликовать было еще рано. По мере разогрева оборудования и повышения температуры в главном корпусе начались загорания, то в одном, то в другом месте. Оставленные монтажниками, несмотря на проведенную, казалось, тщательную уборку, промасленные тряпки, обрезки досок, бумага загорались где-нибудь на газоходах, коробах горячего воздуха и в других труднодоступных уголках главного корпуса, особенно в котельном цехе — громадном помещении высотой более тридцати метров. Огонь вызывал загорания угольной пыли, отлагавшейся на конструкциях, что могло привести к ее взрывам. Дым распространялся по всем помещениям, дежурный персонал с трудом нес свою вахту.

Первые месяцы редкие сутки проходили спокойно. Почти каждую ночь меня поднимал телефонный звонок, дежурный инженер докладывал об аварии или пожаре и срочно вызывал на станцию.

Житель Мяунджи хорошо знает, что это такое: бежать ночью на станцию из поселка за полтора километра при 52-55 градусах мороза, когда лицо обжигает встречный ветерок, примерзают ресницы и дышишь ледяным разреженным воздухом, который здесь, на высоте 800м, имеет по барометру, это в лучшем случае, 690 мм ртутного столба. Такие морозы могут держаться две и три недели подряд, а когда наступает на 2–3 дня «потепление» до 30–35 градусов мороза, то все облегченно вздыхают, опускают воротники, открывают лица от шарфов, развязывают ушанки и кажется, что уже скоро весна...

Каких только аварийных случаев не имели мы в первом полугодии 1955 года! Это была высшая школа по авариям для персонала: как их совершать, как предупредить, ликвидировать и расследовать и, наконец, как за них отвечать. Происходили взрывы угольной пыли, «хлопки», как мы их называли, погасание топок, упуски воды, разрывы труб экранов, свищи труб пароперегревателей и экономейзеров котлов, посадки

давления пара, обрывы факела в топке, ложное срабатывание защиты, срывы работы насосов, короткие замыкания и многое другое. Причиной одного короткого замыкания оказалась самая обыкновенная... кошка, попавшая на шины распредустройства 6 киловольт. В 1955 году произошло 22 аварийных случая, вызвавших ограничение потребителей, не считая мелких, так называемых «браков» в работе и загораний. Каждый аварийный случай или брак требовали тщательного расследования. Мне приходилось постоянно руководить комиссиями по расследованию. Это была подлинная работа следователя. Причины часто трудно было установить, некоторые случаи были просто непонятными. Иногда персонал скрывал свою вину, давал ложные показания. Аварии были из-за дефектов оборудования, монтажа, проекта, но были и по вине персонала, нарушившего инструкции по обслуживанию, по халатности или неопытности.

Только с середины 1955 года станция стала работать более устойчиво, аварийность сократилась и потом вообще прекратилась. Этого добились ценой горького опыта. Пришлось устранять много дефектов, провести большой объем работ по наладке оборудования, внедрить сотни рацпредложений. С персоналом смен непрерывно проводились техническая учеба, противоаварийные тренировки. Эту большую работу проводили начальники цехов и их заместители, инженер по технике безопасности и противоаварийной работе. В этой должности работал в 1955–1956 годах тогда еще молодой инженер-электрик Сергей Владимирович Семенов. Проработав потом некоторое время дежурным инженером, он уехал от нас в 1957 году в Магадан и перешел на партийную работу. Спустя 17 лет, в 1974 году, он снова вернулся в энергетику, на этот раз в должности управляющего «Магаданэнерго», в которой и сейчас продолжает работать.

Пройдя обучение, дежурный персонал сделался настолько опытным и натренированным, что АрГРЭС стала надежно работать в качестве основного источника энергоснабжения Центрального энергоузла.

Нередко к нам приезжал на расследование аварий главный инженер ТЭУ П. П. Коковин, хотя это было тяжело в его 60 лет. Он был знающим и опытным специалистом. Много видел всяких аварий и помогал нам в борьбе с ними.

Говорили, что когда он принимал на работу приезжающих по договорам новых инженеров, то всегда спрашивал: «Ну, а как у Вас, бывали аварии?» «Были, но очень редко», — или: «Что Вы! Не было!» «Ну, тогда Вы нам не подходите. Придется Вам сначала поработать на ремонте. Допустить Вас к эксплуатационной работе я не могу».

Был у нас на АрГРЭС один очень некрасивый случай, о котором неприятно вспоминать, когда во время расследования одной аварии, которое проводил П. П. Коковин, персонал станции пытался скрыть от него правду, но был с позором разоблачен. На открытом распредустройстве 110 киловольт произошло короткое замыкание на одном из разъединителей. От замыкания сработала защита и отключила генератор. Произошел сброс нагрузки.

Внешних следов от замыкания не было видно. Работники станции, установив истинную причину, скрыли ее и сказали, что замыкание произошло, вероятно, где-то в сетях на ЛЭП. Из персонала станции никто на видел блеснувшей дуги от замыкания на открытом РУ 110 кВ, однако П. П. Коковин все же нашел единственного свидетеля из людей, не имевших к персоналу, находившемуся на станции, отношения. Им оказался боец военизированной охраны станции, дежуривший на одной из вышек недалеко от открытой подстанции. Он вспомнил неделю спустя, что видел во время дежурства какие-то искры в районе злополучного разъединителя. Виновные в сокрытии истины были за ложь строго

наказаны приказом по ТЭУ. Это послужило для нас хорошим уроком, и больше таких проступков никто не допускал.

К нам продолжали прибывать молодые специалисты, которых мы назначали только на инженерно-технические должности и вскоре выдвигали, в зависимости от способностей, на руководящую работу. Не помню ни одного случая, чтобы дипломированный инженер или техник работали на рабочей должности, как это часто бывает теперь, когда роль инженера на производстве обесценивается, что наносит непоправимый ущерб нашей экономике.

***

Кончилось лето 1955-го. Я не отдыхал уже четыре года. От напряженной работы в течение последних 15 месяцев я сильно устал и решил взять хоть небольшой отпуск и подлечиться. Путевку мне дали в санаторий «Правда» в Сочи на сентябрь. Одновременно в отпуск выехали Климовы, тоже в Сочи, рядом со мной, в санаторий «Чайка». Они приехали из Москвы на своем новом сверкающем черном ЗИМе, который только что купили. Собственная машина, да еще семиместная, была тогда редкостью, хотя и свободно продавалась за 40 тыс. руб. (в старых ценах).

Северяне могли позволить себе такое приобретение, но на «материке» к владельцам машин еще относились с подозрением. Одна женщина из местных жителей, глядя на Климова, сказала своей маленькой дочке лет восьми: «Это плохой человек. У честных людей не может быть своих автомобилей. Он, наверное, спекулянт». Переубеждать ее было, конечно, бесполезно. Это могло только вызвать скандал. Хорошо, что кроме меня, ее слов никто не слышал...

Мы много ездили по побережью. Особенно запомнилась поездка в Мюссеру, где еще недавно бывал Сталин. Нас поразила вся сохранившаяся обстановка этого живописного уголка, его дача,

служебные здания, сохранившаяся обслуга. Все будто ожидало его возвращения. На озере Рица тоже сохранялась его дача.

Я вскоре возвратился в Москву, а потом, когда Климовы вернулись с юга, узнал, что они продали на Кавказе свой ЗИМ и купили в Москве другую машину, уже «Победу». Ту самую, роковую... Но об этом потом.

Вернулся я в Мяунджу в ноябре. И снова окунулся в работу, будто не было ни моря, ни Сочи... В 1955 году начался процесс пересмотра дел людей, осужденных в период культа личности Сталина и их реабилитация. Этот процесс принял массовый характер. Из лагерей освобождались тысячи заключенных и уезжали в родные места на «материк».

1 декабря 1955 года Военный трибунал Московского Военного округа пересмотрел дело моего отца и отменил постановление Особого Совещания при НКВД СССР от 14 мая 1939 года в отношении М. Н. Гурвича 1884 г. рождения, и дело о нем за отсутствием состава преступления производством прекратил. Справку об этом, после многочисленных заявлений, получила моя мать от Военного трибунала МВО за № Н-4168/0С от 6 декабря 1955 года с гербовой печатью и подписью Заместителя Председателя Военного трибунала, полковника юстиции Н. Гуринова... Трудно передать, сколько горьких чувств вызвало это позднее признание свершившегося произвола и осуждения невиновного человека, что привело его к гибели еще 11 лет назад! Прошло еще более года, и в решении бюро Московского горкома партии (МГК КПСС) от 6 февраля 1957 года в протоколе №83 было записано: «… в партийном порядке полностью реабилитирован...». И в том, и в другом решении о нем говорилось, будто о живом…

Решения XX съезда постепенно стали забываться. В последующее двадцатипятилетие, особенно в годы застоя, можно было слышать призывы с самой высокой трибуны к забвению прошлого, которое, якобы, уже принадлежит истории... К счастью, наступивший период перестройки

после апрельского (1985 года) пленума ЦК КПСС и XXVII съезда показал, что все эти белые, а, вернее, черные пятна нашей истории не должны оставаться забытыми. Для нынешнего и грядущих поколений ошибки и преступления прошлого должны быть показаны со всей правдивостью и осуждены, чтобы никогда они не могли повториться и приносить страшный вред дальнейшему строительству социализма и в нашей стране, и в странах, идущих по нашему пути.

Большинство лагерей в области были ликвидированы. В оставшихся содержались, в основном, осужденные в 1950-х годах за бытовые уголовные преступления. Был ликвидирован и лагерь в поселке Мяунджа. Все вышки и пятикилометровая колючая проволока вокруг площадки строительства и жилой зоны лагеря были сняты. Бывшие лагерные бараки — отремонтированы, докрашены и под новым названием «Поселок Комсомольский» вскоре приняли новое пополнение из прибывшей по призывам, наборам и путевкам молодежи...

Кончалась старая «Колыма». Избавление от мрачного прошлого могло только радовать. Рабочие и ИТР прибывали в область теперь только по трудовым договорам, оргнабору, а руководящие кадры — по направлению партийных, советских и хозяйственных органов. Переход полностью на вольнонаемные кадры трудящихся требовал срочного создания необходимых жилищно-бытовых условий, ускоренного строительства жилья и объектов соцкультбыта.

Строительство станции продолжалось, несмотря на эти перемены. Для окончания первой очереди нужно было закончить монтаж котла №3 и турбины №1 «Вумаг». Монтаж ее вел тот же молодой прораб ДЭМа Миша Успенский, получивший уже кое-какой опыт на монтаже турбины АП-25 и осознавший, что приемка оборудования теперь будет более строгой, и станция не потерпит ни дефектов, ни недоделок, допущенных им на предыдущей турбине. В этом отношении на начальника турбинного цеха

Владимира Дмитриевича Погорелова можно было положиться. Он был требовательным к качеству работы, к дисциплине и порядку в цехе и на этой почве был в натянутых отношениях не только с монтажниками, от которых требовал «микроны», как и положено в турбинах, а и со своими эксплуатационниками. Турбина «Вумаг» была готова раньше котла №3, но работать на двух котлах и двух турбинах без резервного котла было ненадежно. Поэтому со всей остротой встал вопрос завершения монтажа третьего котла, чтобы надежно работать в промывочный сезон 1956 года.

В марте 1956-го котел был почти готов, осталось сделать теплоизоляционные работы. По настоянию строителей начальником ТЭУ Н. Я. Скворцовым была назначена комиссия под председательством главного инженера Тасканской РЭС Гусева для приемки котла.

Н. Я. Солтовец и я, включенные в состав комиссии, протестовали против приемки незаконченного котла и акт не подписали. Однако, Н. Я. Скворцов приказал нам подписать акт и принять котел с недоделками. Котел проработал положенные для испытания 72 часа, но не имея и половины теплоизоляции, настолько разогрелся, что около него невозможно было находиться и десяти минут, не то, что обслуживать в течение смены. На нашей стороне были правила техники безопасности. На стороне председателя комиссии был наш общий начальник Н. Я. Скворцов.

Н. Я. Солтовец еще по старой привычке, выработанной в «Дальстрое» при полувоенной системе субординации, не мог устоять и подписал акт. Я, под его давлением, подписал акт с «особым мнением», с которым никто пе посчитался. Начальник ТЭУ акт утвердил и «Дальстрой» отрапортовал Министерству Цветной металлургии. Это было явное очковтирательство. Котел нельзя было эксплуатировать в таком виде, а для устранения недоделок нужно было не менее полутора-двух месяцев упорного труда. У нас не было для этого ни рабочих, ни

материалов. Монтажники тем временем уже укладывали чемоданы, и строители ушли на другие объекты.

Договорившись с Н. Я. Солтовцом, я дал телеграмму непосредственно в МЦМ СССР министру П. Ф. Ломако от своего имени. Терять, кроме тяжелой работы, мне было нечего. «В крайнем случае, вернусь в Магадан, в “Дальстройпроект”», — думал я. В телеграмме министру сообщалось истинное состояние работ по котлу, и просьба отменить акт приемки. Через два дня из Москвы от министра пришла телеграмма: «Акт приемки котла №3 отменяю, председателю комиссии Гусеву объявляю строгий выговор. «Дальстрою» принять срочные меры по окончанию всех работ по котлу до начала промывочного сезона = Ломако».

Бедный Гусев оказался «главным» виновником, хотя следовало бы наказать в первую очередь строителей и не обойти Н. Я. Скворцова, утвердившего акт, несмотря на наш протест.

Расстроившись от полученного взыскания, Гусев бросил комиссию по приемке и уехал к себе на Тасканскую РЭС, заявив, что больше никогда не приедет к нам, несмотря ни на какие приказы из ТЭУ. С Н. Я. Скворцовым и, вообще, с аппаратом ТЭУ наши отношения была испорчены надолго и всерьез...

Указание министра эффективно подействовало и на «Энергострой», и на «Дальэнергомонтаж». Недоделки и дефекты быстро устранялись, и котел в середине мая был нами принят и включен в работу. Приняла нагрузку приисков и турбина «Вумаг». Станция теперь располагала мощностью 43 тыс. кВт, и в Центральном энергоузле дефицит электроэнергии был пока ликвидирован.

Весь промывочный сезон 1956 года станция работала устойчиво. Были остановлены в резерв все старые мелкие станции: паротурбинные Эльгенская РЭС, Аркагалинская ТЭС-1 и ТЭС-2, дизельные Омчакская и

Тенькинская, локомобильная Кулинская. Появилась возможность поставить в резерв и Тасканскую РЭС. Аркагалинский энергокомбинат в поселке Кедровый был ликвидирован, а его ТЭС-3 мощностью 13 тыс. кВт и подсобное сельское хозяйство переданы АрГРЭС. С закрытием мелких станций ТЭУ пока не торопилось, что вызвало резкое повышение себестоимости электроэнергии и в плане, и фактически за 1956 год, так как ввод АрГРЭС вызвал рост зарплаты и амортизационных отчислений.

В ТЭУ появилась даже такая неумная «теория», что пуск АрГРЭС невыгоден «Дальстрою», потому что помимо новой станции сохраняются все старые, а выработка электроэнергии остается почти на прежнем уровне. Н. Я. Солтовец и я никак не могли согласиться с этим и, когда с 1956 года АрГРЭС стала работать вполне надежно, мы везде доказывали, что ни к чему содержать в резерве все старые станции, а нужно их ликвидировать, кроме Тасканской и Тенькинской, передать их здания и поселки другим организациям, сократить персонал, чтобы не начислять амортизацию и не платить зарплату. Две станции мы предлагали пока сохранить и резерве по определенным техническим причинам, но с минимальным количеством персонала. Вокруг этих вопросов между ТЭУ и Главным управлением «Дальстроя» разгорелась острая дискуссия. ТЭУ доказывало, что нужно еще не один год содержать все станции, что АрГРЭС ненадежна, плотина может разрушится, станция «взорваться» от угольной пыли и т.п.

Конфликт между АрГРЭС и ТЭУ, начавшийся с отмены министром акта, разрастался теперь на новой почве. Руководство Главного управления начало с сомнением относиться к предложениям ТЭУ и решило все же ликвидировать старые станции. Жизнь доказала, что это было правильным шагом. Станция работала все лучше и лучше, а плотина, благодаря принятым мерам, стала надежным сооружением.

К концу лета 1956 года начался неприятный процесс ликвидации старых электростанций. Под сокращение попало более трех тысяч старых опытных кадров работников, многим из которых пришлось уезжать, несмотря на желание остаться работать на севере. Сокращение коснулось не только энергетиков, но и работников угольной промышленности и транспорта. Так, например, был полностью закрыт Эльгенский угольный район, ликвидирована железная дорога Таскан-Эльген, а Тасканская РЭС переведена на аркагалинский уголь. В связи с этим закрыта была углесушильная установка. После ликвидации АРЭКа, ТЭС-1 и 2 были демонтированы, Эльгенская РЭС законсервирована, а ее поселок закрыт также, как у других станций.

А. К. Климов в 1956 году, после закрытия АРЭКа был назначен начальником службы ремонтов ТЭУ и уехал с семьей в Магадан. Начальником оставшейся в работе ТЭС-3 в поселке Кедровый стал А. И. Сигал. Его прежняя должность главного инженера АРЭКа была сокращена. Часть работников после ликвидации АРЭКа, перешла на АрГРЭС в Мяунджу. Кроме упомянутых ранее, переехали к нам инженер-теплотехник В. Б. Румянцев, дежурный инженер станции, его жена З. Е. Румянцева, техник-химик, В. Ковалев, старший мастер котельного цеха, Х. В. Медокс, инженер-экономист, Н. Е. Рубинштейн, начальник ЖКО и председатель завкома и другие.

Подсобное сельское хозяйство в поселке Кедровый было создано в 1948–1949 годах и состояло из теплиц и животноводческой фермы, где содержались крупный рогатый скот и свиньи. Это было одно из самых крупных подсобных хозяйств при промпредприятиях «Дальстроя», которое полностью обеспечивало молоком и частично мясом и овощами жителей поселков Кедровый и Мяунджа, где в общей сложности проживало тогда более трех тысяч жителей. На ферме тогда было около 250 голов крупного рогатого скота, в том числе 150 коров, которые давали

по 3200 кг молока каждая в год и около 100 голов свиней. Заготовка сена велась за 200 км по Хандыгской трассе.

Зимой его оттуда вывозили наши машины. Траву на силос заготавливали вдоль дорог от Нексикана до Адыгалаха и по старой Кадыкчанской дороге. Концентрированные корма получали с «материка». В теплицах выращивали томаты и огурцы, а редис и турнепс — в открытом грунте.

Среди работников подсобного хозяйства было много подлинных мастеров своего дела, такие, как животноводы супруги Ваньо, тепличницы Разгуляева, Амелина, агрономы Савоненко, потом Гутыдзе и многие другие. Шефствовал над подсобным хозяйством заместитель директора Сергей Иванович Каргапольцев.

Ранее на бывшем АРЭКе в поселке Кедровый работало около 1260 человек. После его ликвидации там осталось всего 160 человек на ТЭС-3 и на подсобном х-ве вместе. В 1956 году наша общая численность работающих в Мяундже и в Кедровом составляла 840 человек, а в последующие годы постепенно сокращалась, снизившись к 1960 году до 700 человек. После передачи подсобного хозяйства во вновь организованный в 1962 году совхоз «Энергетик» на АрГРЭС осталось 614 человек.

В конце 1956 года Н. Я. Солтовец тяжело заболел. У него обнаружили опухоль в головном мозге. Как, выяснилось, это было последствием давно забытой травмы головы, полученной им еще в конце 1953 года при такой же автомобильной аварии, на том же ГАЗ-67, и с тем же водителем Филютиным, который повторил ее через год со мной.

Работать Н. Я. Солтовец больше не мог и был вынужден выехать для операции на «материк». После удаления опухоли он долго был в тяжелом состоянии, так и не смог вернуться на работу, перешел на инвалидность и

остался у себя в Краснодаре, где умер в 1984 году. Я остался временно и за директора, и за главного инженера.

Весной 1957 года начальник ТЭУ Н. Я. Скворцов ушел на пенсию и уехал домой в Ленинград. Последний период у него с Главным управлением были разногласия, которые, видимо, и вынудили его подать в отставку. Дела он сдал вновь назначенному начальнику ТЭУ Александру Николаевичу Осмоловскому, ранее работавшему в Техническом управлении Минэнерго СССР. Умер Н. Я. Скворцов в Ленинграде в 1980 году, где все эти годы был на пенсии.

Февральский пленум ЦК КПСС 1957 года принял постановление о переходе к территориальному принципу управления и образованию совнархозов. Министерство цветной металлургии, как и другие промышленные министерства, было ликвидировано. «Дальстрой», просуществовавший более 25 лет, был преобразован в Совнархоз Магаданского экономического административного района.

В июле 1957-го директором АрГРЭС был назначен Владимир Владимирович Худзинский, ранее работавший начальником Магаданского энергокомбината. Не успел он войти в курс дела, как в первых числах августа всех нас потрясло трагическое известие. На юге, находясь в очередном отпуске, в районе Сухуми в автомобильной катастрофе погибли Анатолий Кузьмич и Нина Дмитриевна Климовы, один из первых энергетиков Колымы, проработавший на ее переднем крае почти 20 лет, и его спутница жизни, верный друг, чуткий, замечательный человек, мать двух оставшихся сирот. Дети, Татьяна и Владимир, сидевшие в машине сзади, остались живы. В. В. Худзинский, которому ТЭУ поручило организовать похороны погибших, срочно вылетел в Сухуми через аэропорт в Берелехе к месту аварии.

Автомашина «Победа», которой управлял А. К. Климов, столкнулась в лоб с грузовой автомашиной ЗИЛ, выскочившей навстречу из-за

закрытого подъема. Обе машины шли друг на друга по осевой линии... Похоронили Климовых в Сухуми на городском кладбище, в присутствии его отца, прибывшего из Москвы, и детей. Только этой весной А. К. Климов успешно защитил диплом, заочно закончив энергетический институт. Это была большая радость для семьи. До этого он имел среднее образование, закончив до войны московский энергетический техникум. Послевоенные годы он много работал над собой, несмотря на большую занятость, и сумел получить образование. Ожидалось, что он будет назначен главным инженерлм ТЭУ вместо П. П. Коковина, который собирался на пенсию. И вот, неожиданная и трагическая смерть. В. В. Худзинский, вернувшись через десять дней, рассказывал подробности этой трагедии...

За два прошедших года работы без отпуска, из которых восемь месяцев после отъезда Н. Я. Солтовца мне пришлось быть одному, я сильно устал, и был рад возможности уехать хотя бы на короткое время на отдых, на юг, вместе с семьей.

Когда мы вернулись в середине ноября 1957-го в Мяунджу, то на АрГРЭС я нашел П. П. Коковина, срочно прибывшего из Магадана для расследования большой аварии с системой отепления в поселке Кедровый. Оказалось, что уже двое суток в домах поселка не было отопления. Во многих из них системы были разморожены. Причиной аварии явилась плохая организация ремонтных работ в теплосети поселка со стороны мастера Шарипова, которому целиком доверился и не контролировал его работу начальник станции АРЭС-3 А. И. Сигал. Авария была ликвидирована через несколько дней общими силами. В поселок Кедровый направили в помощь сварщиков со сварочными аппаратами, завезли отопительные приборы взамен размороженных. Главное, удалось спасти здоровье людей и обойтись без эвакуации жителей. Морозы стояли уже 35–40 градусов. Мастера сняли с должности. А. И. Сигал получил

взыскание от В. В. Худзинского, но воспринял его с большой обидой на руководство АрГРЭС. Все мы «любим» критику… Особенно, когда критикуют других.

В конце 1957 года Тасканскую РЭС, удаленную от нас за 320 км, тоже подчинили АрГРЭС. Получив об этом приказ ТЭУ, В. В. Худзинский и я выехали в Усть-Таскан принимать станцию. Начальником ее был тогда А. С. Карпов, бессменно работавший на ней с 1941 года. В Усть-Таскане я не был 9 лет, с февраля 1949-го, когда здесь монтировали турбину ББЦ. И «вновь я посетил тот уголок земли…», где пришлось жить и работать более пяти с половиной лет, из них три года Великой Отечественной войны и еще два с половиной после нее, где родились двое младших детей, где все было так знакомо и близко…

Станция носила на себе следы умирания. Стены главного корпуса понемногу разрушались, из пяти котлов работал только один, и то на отопление. Две турбины стояли, и только один генератор из трех крутился, отсоединенный от турбины, в качестве синхронного компенсатора.

На территории станции обосновался третий участок Первого сетевого района высоковольтных сетей. Железная дорога на Уголь-Эльген закрыта, рельсы сняты, а земляное полотно было приспособлено для проезда автомашин. Железнодорожный подвижной состав был сдан в металлолом. На Эльгенской РЭС все было законсервировано, окна заколочены, угольный район ликвидирован, шахты закрыты, поселок заброшен...

На Тасканской РЭС было еще около 50 человек рабочих и 12 человек ИТР и служащих. Сохранились химлаборатория, электролаборатория, гараж на 4 автомашины, контора с бухгалтерией, материальный склад. Точно такие же службы, кроме химлаборатории, были и в 3-м участке сетей. Это приводило к разумному решению иметь здесь одного хозяина и объединить станцию и сетевой участок. Однако

ТЭУ почему-то решило иначе и подчинило РЭС нам. Забегая вперед, могу сказать, что только через два года пришли к такому решению. Поэтому Тасканская РЭС была подчинена АрГРЭС всего до 1959года.

Главного инженера на Тасканской РЭС не было. Гусев, получив от министра взыскание, вскоре уехал совсем, а потом и должность эту сократили. А. С. Карпов, как и все остальные работники станции, скучал без дела. Никто не знал, что ждет их завтра. От нечего делать Карпов строил через реку Таскан «постоянный» мост. В кавычки я взял его потому, что строил он его без проекта и сметы, без чертежей, по своим указаниям и соображениям, не имея никаких отпущенных на строительство средств. Отсутствие моста всегда создавало трудности для работы станции и жизни поселка. Как и прежде, через реку Таскан летом работала паромная переправа. Зимой был проезд по льду. Опоры моста сваривались из узкоколейных рельсов, и часть из них была уже установлена на свои места со льда.

Для меня как много лет проработавшего на проектной работе, было ясно, что мост не соответствует ни нормам проектирования, ни буйному характеру реки Таскан, поведение которой в паводки мне было хорошо известно еще по трагедии 1947 года и даже раньше. Эти свои соображения я высказал А. С. Карпову и В. В. Худзинскому, но последний не стал вмешиваться в строительство моста и запрещать его, с одной стороны, не желая подрывать авторитет Карпова, с другой стороны, было очень много энтузиастов моста как среди местных жителей, так и среди руководства Ягодинского района. Кроме того, строительство моста было одобрено руководством ТЭУ, хотя и неофициально.

Мы составили акт приемки хозяйства, В. В. Худзинский утвердил штат обслуживающего персонала и годовые плановые показатели. Сокращение работников не намечалось, все остались на своих местах. Изменив самому вебе, В. В. Худзинский ко всеобщему удивлению не

только не урезал расходы, но даже несколько их увеличил в плане. Вот, мол, смотрите какие мы нескупные новые «хозяева»! Это был, конечно, только широкий жест. Я-то хорошо знал, что эта «щедрость» недолговечна.

Возвращаясь на АрГРЭС в Мяунджу, мы видели большое количество машин с Аркагалинским углем, которые везли его на Тасканскую РЭС для создания на ней запаса топлива на период с апреля по ноябрь, пока можно было его еще завезти по льду Таскана на склад станции. Как только река вскроется, станция окажется отрезанной от автотрассы, а на пароме много угля не перевезешь. На готовность моста тоже еще не рассчитывали. С закрытием Эльгенского угольного района и железной дороги аркагалинский уголь стал единственным источником топлива для Тасканской РЭС. Его возили теперь за 330 км из Кадыкчана, а не за 67км, как раньше по железной дороге из Уголь-Эльгена. Правда, при этом частично использовали обратные рейсы магаданских автомашин, доставлявших разные грузы до Сусумана, Нексикана, однако им приходилось делать лишних 100 км, заезжая за углем на Кадыкчан и делая крюк от Дебина до Усть-Таскана, чтобы разгрузиться. Подсчитав, сколько стоят перевозки угля, и какое они вызывают удорожание электроэнергии, вырабатываемой Тасканской РЭС, по сравнению с себестоимостью ее на АрГРЭС, я предложил перенести основную турбину ББЦ 8 тыс. кВт с Тасканской РЭС на АрГРЭС и установить ее в машинном зале между турбинами «Вумаг» и АП-25, где имелось достаточно свободного места. Котлы АрГРЭС имели резерв по паропроизводительности, и те 40 тонн пара в час, которые требовались для турбины ББЦ, быди обеспечены, при том, даже с большим КПД, чем на котлах Тасканской РЭС. Выгоднее было затратить один раз средства на перевозку турбины весом в 80 тонн со всем ее вспомогательным оборудованием, металлическим фундаментом и на ее монтаж на АрГРЭС, чем много лет возить почти 25 тыс. тонн угля за 330

км ежегодно. Это предложение было горячо поддержано на АрГРЭС, и как рационализаторское я его направил на рассмотрение в ТЭУ, где оно было принято и утверждено потом зампредседателя совнархоза В. П. Березиным.

Все рабочие чертежи по установке турбины были выполнены молодым инженером-конструктором ПТО АрГРЭС Николаем Петровичем Хмелевым, который с моей помощью, путем советов и рекомендаций, отлично справился с этой новой для него задачей, достойной по объему чертежей целой бригады проектировщиков солидного ГИПРО. Мне, лично, эта турбина была знакома до каждой детали и по ее отгрузке из Дарницы под Киевом в 1948 году, и по проектированию ее установки на Тасканской РЭС в «Дальстройпроекте» в 1948–1949 годах.

В марте 1958 года В. В. Худзинский уехал в очередной отпуск и вернулся только в июле. За время его отсутствия, в июне, во время ледохода на реке Таскан, почти готовый мост, построенный А. С. Карповым, был снесен напором льда и бесславно закончил на этом свое существование…

Возвратившись из отпуска, В. В. Худзинский с энергией взялся за экономическую работу. Любимым его «коньком» был внутризаводской цеховой хозрасчет. В Магадане была даже издана его брошюра по этому вопросу, в которой изложен опыт внедрения хозрасчета на Магаданском энергокомбинате. На АрГРЭС было разработано специальное положение о хозрасчете для цехов.

Вначале многими начальниками цехов и служб хозрасчет был встречен с непониманием и скептически как усложняющий им работу и ничего, по их убеждению, не дающий.

Надо сказать, что первые два года эксплуатации все мы были заняты вопросами надежности работы: устранением дефектов и недоделок, наладкой оборудования, борьбой за безаварийную работу. Это не давало

возможности заниматься экономическими вопросами и создавало обстановку, при которой с затратами не считались. Лишь бы работала станция, и не было ограничений или отключений потребителей электроэнергии. Поэтому, когда добились надежной работы, назрел вопрос снижения себестоимости.

Многие недооценивали новую задачу, и пришлось организовать широкую экономическую учебу во всех цехах и для рабочих, и отдельно для руководящего состава. Когда в зависимость от выполнения хозрасчетных заданий была поставлена премия и место в социалистическом соревновании, значение хозрасчета стало сразу всем понятным. Стали боятся потери заработка. Если раньше начальники цехов «бдительно» следили за поступлением запчастей и материалов на склады, посещая их лично не однажды в день, торопились выписать их скорее для цеха и спрятать в свою цеховую кладовку все, что только им могло когда-нибудь пригодиться, то теперь, буквально, приходилось их уговаривать забрать со склада даже то, что им действительно было необходимо. Раньше они старались набрать себе в цех побольше рабочих и с наиболее высокими разрядами, стремились премировать их без оснований, повышать разряд, создавая таким путем себе ложный авторитет в цехе среди подчиненных. Теперь, наоборот, они старались обойтись минимумом рабочих, принимали в цех людей с минимальными северными надбавками и низкими разрядами, старались расширять зону обслуживания и внедрять автоматизацию.

Выгодно, например, было поставить машиниста на два котла, а не на один, доплатив ему 30% от зарплаты освободившегося работника. На это охотно соглашались и сами рабочие. Нужно было только изменить конструкцию щита управления котлом, сделав его общим для двух котлов. То же самое можно было сделать и для машинистов турбин. Переход на двухагрегатное обслуживание и другие мероприятия позволили

значительно сократить численность персонала, несмотря на рост выработки электроэнергии:

Годы	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Промперсонал /численность чел./	782	714	670	527	507	486
Выработка эл. энергии млн. кВт·ч	253	269	305	316	391	400
Производительность труда % %	100	116	141	185	238	254
Себестоимость 1 кВт·ч в копейках	2,84	2,53	2,41	2,34	1,91	1,65

Себестоимость электроэнергии снизилась в 1,7 раза!

***

В августе 1958 года в Мяунджу заехал на своей «Победе» М-72 поэт и писатель Виктор Урин. В июне он переправил машину из Находки в порт Нагаева и приехал из Магадана. Путь он держал в Красноярск. О Мяундже свои впечатления он в книге «По колымской трассе к полюсу холода», изданной в Магадане в 1959 году, выразил такими словами: «О, Мяунджа — это современная Колыма!» «Мяунджа — это город!» «… Мяунджа стоит в нескольких километрах от трассы, но ее огни видны уже издалека. И столько этих огней, что сомневаться не приходится: вот она, Мяунджа, электрическое сердце Колымы…» «… По дороге в Оймякон, у самых истоков Хандыгской трассы, я был ошеломлен одной малоизвестной в нашей стране электростанцией. Называют ее Аркагалинская ГРЭС или коротко АрГРЭС. Представьте себе летний пейзаж, солнце, на сопках цветы и ягоды, а на плотине около шумного

красавца водопада трубы, покрытые нетающим снегом… Я смотрю на речку Мяунджа. Она перегорожена. Вернее, мы видим не речку, а огромное незамерзающее озеро, куда электростанция сбрасывает теплую воду. Около плотины стоит небольшой вокзального типа домик. Это мерзлотная станция. Одна часть плотины бетонная, другая — земляная. Насыпную часть всегда морозят, даже зимой. Искусственно поддерживают мерзлоту в тех слоях почвы, которые оттаивают за лето. Эта плотина — первое в мире сооружение с морозильной установкой…»
«… Пять дней я провел в этом кипучем, мыслящем, благоустроенном городке, о котором хочется сказать: «разгораются огни Мяунджи, нелегкие, но прекрасные путеводные звездочки сегодняшней Колымы...»

Мяунджа, действительно, была такой для человека, впервые увидевшего Колыму. Мы, живущие здесь, работая первые годы по двенадцать-четырнадцать часов в сутки, не видели всей красоты окружающей нас природы Крайнего Севера. Не видели и всей грандиозности сооружений, этого чуда в тайге, сотворенного людьми. Лишь теперь, когда прошло четыре года, когда работа и жизнь вошли в нормальное русло, прекратилась штурмовщина, а коллектив вошел в число лучших среди предприятий области, мы, наконец, смогли оглянуться вокруг и увидеть то, что сразу понял и увидел приехавший к нам гость.

Хорошо было встречать первые признаки весны, когда в начале апреля на снегу можно было увидеть прилетевших первыми беловатых пуночек, за какие-нибудь три недели сходил под яркими лучами солнца снежный покров, а каждый год, точно 7 мая, на водохранилище появлялись первые утки и гуси, по которым из десятка плавучих шалашей наши охотники открывали пальбу, попадая в цель один раз из десяти!

Но зато сколько было в это время охотничьих сказок, вранья и страстей! Уже с июня начинала зеленеть тайга, а в середине месяца все

покрывалось буйной растительностью, зацветали богульник, голубика, брусника, шиповник, и через месяц, к концу июля, повсюду было такое изобилие ягод, грибов, какое и не снится жителям наших городов. Северная природа тороплива и успевает за два месяца короткого лета сделать больше, чем в средней полосе делается за три...

А какой отдых и рыбалка ожидали любителей на реке Эмтегей, на реке Аян-Юрях около поселка Адыгалах, куда ездили по воскресеньям группами, с женами и детьми, многие жители Мяунджи! Сколько там было черной смородины и малины по склонам сопок у самой дороги к четвертому прорабству на Хандыгской трассе! Летом было жарко, иногда до 30 градусов. Погода была обычно безветренной, в дрожавшем горячем воздухе, поднимавшемся над тайгой, носились комары, от которых защищались сеткой. Осень была совсем короткой. Тайга желтела во второй половине августа, а уже в начале сентября выпадал снег. К концу месяца морозы могли быть 20–25 градусов. Но мяунджинцы не боялись зимы. В благоустроенных домах всегда было тепло. Отопление летом не отключалось. Квартиры имели горячее водоснабжение, ванные, теплые санузлы и никто в домах не чувствовал морозов в 50–58 градусов, разве что только по пути на работу и обратно. В цехах и служебных помещениях тоже было тепло. Только те, кому приходилась работать на открытом воздухе, бульдозеристы, строители, водители, ощущали всю тяжесть свирепых морозов.

Строители, например, работали, пока морозы не становились крепче 50 градусов. И только при более низкой температуре наружные работы прекращались. Шоферам и бульдозеристам на угольном складе приходилась работать при любых морозах. Тут уже чаще не выдерживал металл, ломались детали, но люди выдерживали. Не помню ни одного случая, чтобы кто-нибудь замерз, отморозил конечности или просто сильно обморозился из работавших на станции или в поселке.

Хорошие жилищно-бытовые условия и труд в отапливаемых помещениях способствовали закреплению кадров и очень небольшой текучести.

О плотине на реке Мяунджа можно написать несколько книг… Это уникальное сооружение и, действительно, первая в мире земляная плотина с искусственным промораживанием суглинистого ядра и основания.

Мерзлотная завеса глубиной около 22 м от верха плотины служила противофильтрационной преградой и, в случае оттайки, плотина неминуемо подверглась бы разрушению. Земляная плотина длиной 850 м и бетонный водослив 150 м, образующий с ней в плане прямой угол, создали водохранилище объемом в 4,5 млн. куб. метров с наибольшей глубиной у плотины до 9 м. Мерзлое состояние ядра и основания земляной плотины обеспечивалось по проекту системой вертикальных морозильных колонок, установленных в буровые скважины и состоящих из двух труб одна в другой.

Всего было установлено по оси плотины в один ряд около 500 колонок на расстоянии 1,7 м друг от друга. Проект предусматривал круглогодичную циркуляцию по трубам охлажденного в аммиачно-холодильной установке до минус 20 градусов раствора хлористого кальция. По рационализаторскому предложению Л. И. Анисимова первые годы промораживание всех скважин производилось только в зимнее время циркуляцией наружного холодного воздуха с помощью вентиляторов. После ввода в эксплуатацию аммиачно-холодильной установки в 1957 году левобережный участок земляной плотины, примыкающий к бетонному водосливу, на длине 122 м перевели на более интенсивное круглогодичное охлаждение и на длине 80 м устроили второй ряд колонок, дополнительно. На остальной части земляной плотины сохранилась воздушная морозильная система как более экономичная и, в то же время, достаточно надежная.

Высокий звук шести вентиляторов «Сирокко» с моторами общей мощностью 200 кВт, с октября по апрель звенящий в долине реки Мяунджа на гребне плотины, заглушал шум турбин электростанции... Десять лет боролись люди за эту плотину, пока миновала опасность ее разрушения.

Станция работала все лучше. За второй квартал 1958 года нам присудили первое место в соцсоревновании, переходящее Красное Знамя Совнархоза и обкома профсоюзов и премию 71000 рублей. Лучшие показатели имел котельный цех. Руководил цехом Борис Иванович Пряхин. Приехал он из Саратова, где работал тоже в котельном цехе. Техник-теплотехник по специальности, он был от природы котельщиком, любил котлы, топки и все это громадное и опасное, пышущее жаром оборудование. Сам он тоже был как котел — большой, широкоплечий, толстый, но подвижный и шумный. В свои пятьдесят лет обладал он неистощимой работоспособностью и мог сутками находиться с рабочими в цеху, лазить в котел, топку, когда проходил какой-нибудь срочный ремонт, в своем неизменном комбинезоне.

Его заместитель Валентин Михайлович Колобаев, худощавый, молчаливый и спокойный, был полной противоположностью своему начальнику и моложе его лет на пятнадцать. Он не работал вместе с рабочими во время ремонтов, никуда не лазил, не ходил в комбинезоне, но был хорошим инженером, знал хорошо тепловые процессы, оборудование и его эксплуатацию и много занимался обучением персонала. В начале 1959 года он был выдвинут на должность главного инженера Эгвекинотской РЭС, где участвовал в ее пуске и работал до 1961 года. После он уехал совсем из области и вернулся в Москву. Последний раз я встретился с ним в 1969 году в коридорах Минэнерго, где он работал в одном из Главков. На его место замначальника котельного цеха АрГРЭС был назначен Владимир Иванович Столяров, из сменных теплотехников,

очень трудолюбивый, исполнительный, целиком отдающий себя работе. Он много работал с людьми, воспитывал и повышал их квалификацию, пользовался авторитетом, уважением и был отличным товарищем. В котельном цехе было сплоченное и работоспособное руководство. Это обеспечивало устойчивую работу цеха, который был наиболее трудным среди других как цех горячий и взрывоопасный.

В отличие от котельного цеха, турбинный цех не имел такого сработавшегося руководства. С 1954 по 1958 год цехом руководил Владимир Дмитриевич Погорелов. Хотя он имел большой опыт работы и много сделал для наладки работ цеха, но будучи практиком, иногда не мог правильно разобраться в истинных причинах отклонений от нормального теплового режима, особенно когда сталкивался с ними впервые. На должности его заместителя с 1958 года работал инженер-теплотехник Альвин Владимирович Кюнцель, прибывший к нам в 1955 году после окончания Ташкентского политехнического института и работавший два года дежурным инженером станции до назначения в турбинный цех. С первого дня между начальником и его заместителем возникли трения. А. В. Кюнцель не отличался скромностью и постоянно подчеркивал свое превосходство в образовании. При каждом удобном и неудобном случае он распространялся о промахах начальника цеха.

В конце августа 1958 года в турбинном цехе произошла авария. Точно не помню причины, но стация остановилась. Одновременно остановилась из-за перегрузки Аркагалинской ТЭС-3 и Тенькинская ДЭС. Это был единственный случай, когда все работавшие станции потеряли, как говорят энергетики, собственные нужды. Тасканская РЭС стояла в резерве и тоже осталась без электроэнергии. Весь Центральный энергоузел был без энергии. Получить энергию для пуска с «нуля» можно было только с Тенькинской ДЭС, где имелось два дизеля по 1,5 тыс. кВт, которые можно запускать от баллонов со сжатым воздухом. Но ДЭС была

далеко. Нас соединяла ЛЭП 110 киловольт длиной 180 км. Опыта подачи напряжения от маломощных дизель-генераторов Тенькинской ДЭС на АрГРЭС у нас не было. Могли ли они выдержать возможное перенапряжение при включении на такую протяженную линию? Была ли полученная от них мощность достаточной для запуска? Все эти вопросы нужно было решать мгновенно. Стояли станции и все потребители в разгаре рабочего дня промывочного сезона!

К счастью, связь с Тенькинской ДЭС удалось установить быстро. По указанию диспетчера от системы были отключены с низкой стороны потребители на всех понизительных подстанциях. Были запущены оба дизеля и включена ЛЭП 110 кВ с постепенным подъемом напряжения с нуля со стороны ДЭС. Было принято решение сначала запустить ТЭС-3, так как для нее было достаточно 400кВт, тогда как для запуска АрГРЭС требовалось как минимум в три раза больше. Напряжение на ТЭС-3 было получено, и удалось раскрутить турбину Лаваль 4000 кВт. После этого была пущена и включена в работу АрГРЭС. Восстановление нормального режима системы заняло около трех часов. Естественно, что такая крупная авария была расследована комиссией ТЭУ. Виновником был признан начальник турбинного цеха В. Д. Погорелов, В. В. Худзинский недвусмыслено предложил ему уйти. Вскоре он перевелся на Эгвекинотскую РЭС. На его место был назначен А. В. Кюнцель.

В ноябре 1958 года было закончено строительство самой протяженной тогда ЛЭП 110 кВ от АрГРЭС до Усть-Неры на реке Индигирка, длиной 280 км.

В момент включения ЛЭП на главном щите собралось много народа. Электрики во главе с начальником электроцеха Г. С. Гильбихом были наготове. Ожидали, что включение толчком такой протяженной линии может вызвать большой рост напряжения, опасный для генераторов. С другой стороны, опасались, что на ЛЭП может произойти

где-нибудь замыкание. Рост напряжения при включении, действительно, оказался стремительным, стрелка прибора перешла за 110, потом за 130 и, дойдя до 160 кВ, неспеша возвратилась й успокоилась на 120 кВ. Все обошлось благополучно. Все поздравляли друг друга, особенно монтажников ЛЭП под руководством старшего прораба А. И. Найды. ЛЭП оставили включенной, и АрГРЭС приняла нагрузку Нерской РЭС, которая была выведена в резерв. С этого дня она работала только для теплоснабжения поселка Усть-Нера. Завоз угля с Аркагалы на Индигирку сократился на 25–30 тысяч тонн в год. Теперь АрГРЭС снабжала электроэнергией не только Центральные районы Магаданской области, но и один из районов Якутской АССР.

Вскоре после этих событий Г. С. Гильбих перешел от нас в первый сетевой район высоковольтных сетей Центрального энергоузла в поселке Кедровый, где он был назначен главным инженером. Там уже в течение трех лет, с 1955 года, работал начальником района наш старый знакомый И. А. Воронин.

Вместо Г. С. Гильбиха начальником электроцеха АрГРЭС был назначен его заместитель Николай Михайлович Войцеховский.

Осенью 1958 года турбина ББЦ была демонтирована на Тасканской РЭС и перевезена на Мяунджу, а весной 1959-го она уже работала на отведенном ей месте в машзале АрГРЭС на полную мощность. С пуском ББЦ мощность АрГРЭС возросла с 43 до 51 тысяч кВт. Работала она надежно. Все монтажные работы выполнялись силами цехов АрГРЭС и не стоили государству ни копейки. Снижение себестоимости за год ее работы составило 1 млн. рублей в действовавших тогда цехах. В соответствии с этим экономическим эффектом, Совнархоз утвердил выплату мне авторского вознаграждения.

В начале 1959 года Арнольд Иосифович Сигал, начальник ТЭС-3, был выдвинут на должность главного инженера ТЭУ на место уходящего

на пенсию П. П. Коковина. Начальником ТЭС-3 был назначен В. С. Щелоков, ранее работавший там начальником котельного цеха. Он был одновременно секретарем партбюро на АрГРЭС в течение ряда лет.

Промывочный сезон 1959 года АрГРЭС работала отлично, но станция была уже сильно загружена. Необходимо было строительство второй очереди станции, включающей установку котла №4 турбины Ланг №3 25 тыс. кВт, а также вторую дымовую трубу. К этому времени значительная часть строителей разъехалась.

В феврале 1956 года Л. Г. Анисимов был назначен начальником «Чукотстроя», а после окончания им строительства Иультинского ГРК в 1959 году уехал обратно в Норильск. Вместо «Энергостроя» у нас стало Кадыкчанское строительное управление (КСУ), так как основной объем работ переместился в поселок Кадыкчан, где развернулось строительство новой шахты и поселка. Начальником КСУ стал Кирилл Михайлович Шаповалов. В Мяундже остался участок от КСУ, задачей которого было окончание строительства первой очереди. Недоделки, в основном, были по гидротехническим сооружениям.

Работы по второй очереди намечалось развернуть только с 1960 года, что создало угрозу дефицита мощности в предстоящие два года.

В конце августа 1959 года АрГРЭС посетила большая группа ученых, приехавших в Магаданскую область для участия в Первом региональном научном совещании по развитию производительных сил. Среди гостей были члены АН СССР А. А. Трофимук, С. А. Христианович, И. П. Герасимов и члены-корреспонденты Н. Н. Некрасов, П. Ф. Швецов и Г. Д. Хельквист. Их сопровождал секретарь Магаданского обкома КПСС Жихарев. Ученых интересовал опыт строительства такого крупного объекта на Крайнем Севере, как Аркагалинская ГРЭС и уникальной плотины. После экскурсии на станцию и плотину состоялась интересная беседа. Никому из гостей не приходилось ранее бывать в этих районах.

Прощаясь, они пригласили меня приехать в Магадан на научное совещание.

Через несколько дней, с 10 по 15 сентября 1959 года, в Магадане состоялось научное совещание, организованное Академией наук СССР, Министерством геологии, Магаданским обкомом КПСС, Облисполкомом и Совнархозом. В работе совещания приняли участие более 500 человек. Пленарные заседания проводились в новом Доме культуры автотранспортников за рекой Магаданкой. Заседания секций проходили в различных учреждениях города.

Энергетическая секция собралась в здании Совнархоза у зам. председателя В. П. Березина. В заседании секции участвовали: Управляющий ТЭУ А. Н. Осмоловский, главный инженер ТЭУ А. И. Сигал, начальник Магаданского энергокомбината И. С. Минаков, начальник Центральной энерголаборатории В. Н. Прошин, главный инженер АрГРЭС Р. М. Гурвич и другие. На секции высказывались различные мнения по вопросам развития энергетики области, много совещались, спорили, но к единому мнению не пришли.

Рекомендации по энергетике, записанные в резолюции научного совещания, в действительности, не были сформулированы и приняты на секции в таком виде. Они были после заседания секции определены ТЭУ и внесены в проект резолюции от имени секции, хотя многие пункты там встретили возражения и были просто ошибочными. Наибольшие разногласия вызвала рекомендация: «Проработать вопрос выбора более экономичного варианта источника электроснабжения Анюйского (ныне Билибинского) района — либо за счет строительства тепловой станции на базе местных или зырянских углей, либо путем строительства высоковольтной линии электропередачи Певек-Алискерово». Эта формулировка вообще не обсуждалась на секции и сама по себе была лишена смысла. Во-первых, местные угли в Анюйском районе не были

разведаны совершенно, имелись только предположения об угленосности некоторых отложений в бассейнах Большого и Малого Анюя. В 1959 году об этом никто ничего не знал. Об углях в этом районе ничего не было известно и десять лет спустя. Во-вторых, строительство ЛЭП из Певека само по себе еще не источник. Источником, видимо, предполагалась Чаунская РЭС. Но ведь для Анюйского района нужно было 50 тыс. кВт, а мощность Чаунской РЭС была в 1959 году всего 17 тыс. кВт, а после 1962 года — всего 26 тыс. кВт. Эта мощность целиком была загружена потребителями Чаунского района. Как же можно было записывать в рекомендацию строительство ЛЭП длиной 500 км и ничего не сказать о необходимости расширить Чаунскую РЭС в пять раз! Но откуда взять топливо в Певеке для такой станции? Ответ только одни: завозить за тысячи миль в период короткой навигации уголь с Сахалина. Снабжать Анюйский район электроэнергией из Певека было заведомо самым дорогим вариантом. Явно более экономичным было бы строительство тепловой электростанции в районе Зеленого мыса на Зырянских углях. Тут и подсчитывать нечего. И ЛЭП вдвое короче, и стоимость топлива меньше. Но и этот вариант дорогой! Нужно развивать шахтное строительство, строить дорогу от шахт до пристани в Зырянке, саму пристань и т. д.

После долгих споров мной и было тогда, на секции, высказано предложение построить в Билибино атомную электростанци. Тогда, в 1959 году, это предложение было воспринято как фантазия, и его серьезно не обсуждали. Немного посмеялись, В. П. Березин и А. И. Осмоловский посмотрели на меня, как на шутника, А. И. Сигал даже рассердился на мою несерьезность...

На заключительном пленарном заседании 15 сентября 1959 года, проходившем под председательством члена-корреспондента АН СССР Н.

Н. Некрасова, обсуждались итоги работы секций и принималась резолюция совещания.

У меня после продолжительных размышлений над «атомным» вариантом все же сложилось твердое убеждение, что в условиях полного отсутствия других доступных энергоресурсов в таком отдаленном районе строительство АЭС является самым лучшим вариантом. В конце концов, зачем тогда вообще нужны АЭС, если не для такого, совершенно безнадежного в отношении местных ресурсов района? Это был, можно сказать, классический случай применения для атомной энергетики.

Я не удержался и написал в президиум записку: «Предлагаю для энергоснабжения Анюйского района построить в Билибино атомную электростанцию», – и подписался. Получив записку, председательствующий Н. Н. Некрасов прочел ее, улыбнулся и положил перед собой. Когда докладчик зачитал рекомендации по топливной промышленности и энергетике, председатель взял слово и сказал: «А вот, товарищ Гурвич, главный инженер Аркагалинской ГРЭС, предлагает построить в Билибино атомную электростанцию». В зале раздался смех, все весело зашумели...

А. Н. Осмоловский и А. И. Сигал повернули головы в мою сторону и с гневом смотрели на меня. Я готов был провалиться, но старался на них не смотреть. Когда шум немного утих, Н. Н. Некрасов сказал: «Что же, может быть, придется строить и атомную электростанцию, если не найдем ничего лучшего». Эти слова, так хорошо мне запомнившиеся и оказавшие в этот момент мне спасительную моральную поддержку, заставили зал притихнуть. Совещание перешло к другим вопросам, и эпизод был забыт, тем более, что в резолюции совещания такая «атомная» рекомендация включена не была, а записана другая, вышеприведенная в пункте 5 нелогичная формулировка.

Рекомендации, изложенные в пунктах 7, 8 и 9, не были реализованы: пункт 7 – проработать вопрос экономической эффективности перевода на электрическое отопление помещений в районах от угольных баз, и, в первую очередь, в Иультинском районе; пункт 8 – Исследовать вопрос строительства в районе Певека ветровых электростанций; пункт 9 – изучить целесообразность применения в особых условиях Севера при малых нагрузках и большой протяженности электрических сетей нестандартных напряжений и внести необходимые предложения в Совет Министров РСФСР.

В итоге, из девяти рекомендаций, хотя и с большой задержкой, были выполнены только четыре: изыскания и проектирование Колымской ГЭС (п. 2), внедрение пара высокого давления на АрГРЭС и Магаданской ТЭЦ (п. 3), внедрение автоматизации и телемеханизации в производство и передачу электроэнергии (п. 4) и объединение Центрального энергоузла с Магаданским (п. 6). И все-таки, по прошествии более пяти лет после совершенно бесплодных поисков другого варианта источника энергии для Анюйского района, 14 января 1965 года Совет Министров СССР принял постановление о строительстве Билибинской атомной электростанции!

Но сколько было сделано за это время неоправданных капиталовложений. К ним я, например, отношу строительство ЛЭП Зеленый мыс – Билибино, которых можно было избежать, поскольку имея ЛЭП Певек – Билибино, плавучую станцию «Северное сияние» можно было поставить в Певеке. А попала она в Зеленый мыс из-за отсутствия продуманной схемы энергоснабжения этого района и случайно. Раньше предполагалось установить в Новых Петушках около Зеленого мыса шесть энергопоездов по 4 тыс. кВт, работа которых предполагалась на зырянском угле. Потом сочли более экономичным установить плавучую станцию с газовыми турбинами на жидком топливе, а место строительства не изменили, привязав его, как и при энергопоездах, к Зеленому мысу,

хотя теперь станция никакой связи с Зеленым мысом не имела. Так и появилась вторая ЛЭП длиной 257 км, которую можно было бы не строить вообще.

Примеров необоснованных затрат, явившихся результатом отсутствия правильного научного подхода и, как тогда говорили, «волюнтаризма», хватало.

***

В. В. Худзинский решил весной 1960 года уезжать совсем. Отношения у него с Совнархозом и ТЭУ были натянутыми, на станции он тоже чувствовал себя каким-то чужим. Жена его постоянно болела и не работала. Сын уехал в 1959 году и учился в ВУЗе, в Горьком. Основной причиной, как я думаю, таких отношений Худзинского с коллективом была его приверженность к «перетряхиванию» кадров. Он любил частые перестановки, перемещал, сокращал, увольнял, в общем, дергал людей и постоянно создавал нервозную обстановку и неуверенность в будущем. По его заданию отдел кадров давал ему сведения о сроках окончания трудовых договоров, и он строго следил за таким сроком у людей, от которых хотел избавиться.

Однако, я не соглашался на его немедленный отъезд, так как в начале 1960 года врачи напугали меня запрещением дальнейшей работы в случае, если я срочно не поеду лечиться. Видимо, из-за постоянного утомления, недосыпания и нервного напряжения у меня появилась устойчивая аритмия. Выехал я в отпуск 20 марта. По туристической путевке вместе с группой магаданцев удалось побывать в Чехословакии. Были в Праге, Пльзене, Карловых Варах, Брно, Братиславе, Высоких Татрах. За рубежом я был впервые. От поездки осталась масса незабываемых, до сих пор, впечатлений. На май у меня была путевка в Кисловодск, в санаторий им. Орджоникидзе. После нарзанных ванн и

отдыха аритмия прошла. Вернулся я в начале июля. В. В. Худзинский с нетерпением ожидал моего приезда и буквально «сидел» на чемоданах. Через неделю он уехал насовсем к себе в Горький.

С 18 июля 1960 года я был назначен исполняющим обязанности директора АрГРЭС, Васенин Николай Петрович, замещавший меня на время отпуска, — главным инженером. Ранее для этой должности мы обсуждали кандидатуру Евгения Михайловича Блохина, но он категорически этого не хотел. Ему нравилась кабинетная работа, техническая документация, а связываться с оперативной производственной работой он не имел никакого желания. С большим трудом его однажды удалось уговорить замещать меня только на время отпуска, на три месяца в 1957 году. Н. П. Васенин шесть лет работал в должности начальника цеха КИП, заметно вырос, был молодым и энергичным работником, и мы были уверены, что он справится с работой в новой должности. За время моего отпуска он вполне оправдал эти надежды. Итак, начался новый период в моей работе на АрГРЭС.

Помню, в начале августа, в разгар промышленного сезона на АрГРЭС приехал первый секретарь Магаданского обкома КПСС Павел Яковлевич Афанасьев. На станции он раньше не бывал. Вдвоем мы прошли на Главный щит, потом обошли турбинный зал и котельный цех. Глядя на щиты управления, на сотни приборов и светящиеся зеленые и красные сигнальные лампы, он несколько раз повторял: «Ну и техника! Ну и ну! Разберись во всем этом!» Видно было, что насыщенность оборудованием, его сложность произвели на него сильное впечатление.

По цехам из динамиков непрерывно звучала легкая музыка. П. Я. Афанасьев посмотрел на меня вопросительно: «Ведь это отвлекает дежурных, ослабляет внимание?» «Это, Павел Яковлевич, перенос опыта братской Чехословакии». И я рассказал ему, как мы были в Праге, на заводе Шкода, на городской электростанции. Всю смену у них в цехах

негромко играет легкая музыка. По мнению медиков это способствует меньшей утомляемости, улучшает настроение, повышает производительность труда. Сначала и у нас, на АрГРЭС, это нововведение встретили с опасением, но потом все привыкли, музыка стала чем-то привычным и необходимым. Машинисты котлов шутили на смене и говорили друг другу или уборщицам: «Пойдем, потанцуем за котлом?»

А потом все привыкли, заказывали узлу связи любимые мелодии, приносили для записи свои пластинки и магнитофонные ленты. Когда по какой-либо технической причине динамики молчали, из цехов звонили, просили и узел связи, и директора наладить трансляцию. Уже уезжая и прощаясь со мной на улице, около служебного корпуса, секретарь обкома сказал: «Ну теперь тебе легче будет работать. Ведь директором быть полегче, чем главным. Вот пригласим тебя в обком «на ковер» и будем утверждать в должности. Но помни, к работе директором нужно относиться так, как будто предприятие это — твое собственное...» Приглашение «на ковер» состоялось, но через несколько месяцев, в марте 1961 года. С апреля 1961-го я был утвержден в должности директора.

К этому времени станция еще раз была отмечена совместным постановлением Магаданского совнархоза и обкома профсоюза и признана за работу в четвертом квартале 1960 года победителем соцсоревнования среди энергетических предприятий.

Однако мысль секретаря обкома о том, что работать директором легче, чем главным инженером, не подтвердилась. Видимо, все зависит от конкретных качеств того и другого. У каждого из нас есть своя область работы, и если каждый делает то, что требуется, то и тому, и другому тяжело. Но ответственность директора выше, потому что он отвечает за все. Не только за технику, здания, сооружения, но и за каждого человека. И за того, кто на работе, и за того, кто сидит дома, в клубе или уехал на рыбалку, ушел в тайгу за ягодами или грибами... Постоянное чувство

ответственности висит над тобой 24 часа в сутки и съедает нервные клетки, которые, как говорят, не восстанавливаются.

У нас было много проблем и жгучих вопросов. С самого начала, с пуска станции, над нами висела угроза оттаивания и разрушения плотины. В основании бетонного водослива лежат породы из выветрелого андезита и андезито-базальта. Трещины в них заполнены льдом. При оттаивании эти породы распадаются, образуя мелкий щебень, дресву и даже суглинок. Проектом не предусматривалось ни сохранение в мерзлом состоянии, ни предварительная оттайка с последующей цементацией скальных грунтов под бетонным водосливом. При оттайке несущая способность этих грунтов снижалась с 2,75 кг/см^2 до 1 кг/см^2, что грозило деформацией и появлением трещин в бетоне. Это была грубая ошибка проектировщиков. Сохранить мерзлое состояние грунтов под водосливом было невозможно. Через него с мая по октябрь идет поток воды, достигающий в паводки 60 м^3 в секунду. Поэтому необходимо было предусмотреть в проекте цементацию основания с предварительной его оттайкой до укладки бетона. Талая зона под плотиной появилась уже в начале 1955 года, а через год она распространилась на всю длину бетонного водослива 150 м и достигла места сопряжения с земляной плотиной. В августе 1955 года появились признаки фильтрации через основание водосливной плотины, а к сентябрю она достигла 3500 кубических метров в сутки. Пришлось установить сначала один, а потом и второй насосы, чтобы в зимнее время возвращать профильтровавшуюся воду обратно в водохранилище. Фильтрация достигала уже 8 тыс. кубометров в сутки. Если этого не делать, то воды в водохранилище хватило бы только до середины зимы. В 1957 году строители по нашему предложению засыпали суглинком дно и мокрые откосы бетонной и земляной плотин в углу между ними. Фильтрация сократилась в несколько раз, и перекачка воды стала неизбежной. В 1957–1958 годах после окончания строительства аммиачно-

холодильной установки появилась возможность искусственного промораживания левобережной части земляной плотины, примыкающей к бетонному водосливу, в течение круглого года, что позволило восстановить здесь мерзлотную завесу. Аварийное состояние было пока предотвращено. Так плотина проработала до 1961 года. В этом году строителями была организована цементация основания под бетонным водосливом через специальные буровые скважины, что полностью решило вопрос с предотвращением деформации. Однако за период с 1954 по 1962 годы правый бетонный устой водослива успел уже просесть на 16 см, правда, без опасных последствий, центральная часть земляной плотины на длине почти 700 метров регулярно промораживалась с 1955 года в зимнее время наружным холодным воздухом и находилась в мерзлом состоянии. Воздушную систему силами АрГРЭС полностью реконструировали, заменив вентиляторы на более высоконапорные, а тонкостенные воздушные короба – на стальные трубы большого диаметра. Холодный воздух теперь не всасывался в морозильные колонки, а нагнетался, что исключило забивание их снегом. После реконструкции система стала работать очень надежно и эффективно.

Большой вклад в строительство плотины вложил Л. И. Анисимов, а после 1955 года его преемник К. М. Шаповалов и возглавляемые ими работники «Энергостроя». Работы по эксплуатации и реконструкции морозильных систем выполнял гидроцех АрГРЭС во главе с его начальником Ф. С. Петриченко, который вложил много личного труда в эту работу, был энергичным и умелым организатором коллектива цеха. Цементацией руководил прораб, инженер Г. Л. Купреев. Наблюдения за плотиной вели работники ВНИИ-1: В. Г. Гольтман, начальник отдела мерзлотоведения, Л. Е. Ведерников, заведующий лабораторией мерзлотоведения, Т. А. Айдла, заведующая лабораторией мерзлых оснований и плотин, С. К. Баглай, старший лаборант и И. Ф. Романов,

лаборант. Участвовали в проектных и изыскательских работах работники «Дальстройпроекта» — Б. Т. Суворов, главный инженер отдела инженерных изысканий и другие.

Специальным распоряжением Совнархоза Северо-Восточного экономического района от 8 октября 1964 года было отмечено: «В сентябре 1954 года было закончено строительство плотины и начато заполнение водохранилища Аркагалинской ГРЭС на р. Мяунджа в Сусуманском районе Магаданской области. Построенная и эксплуатируемая в течение десяти лет мерзлотная плотина на реке Мяунджа является уникальным сооружением и служит опытным объектом для проектирования и строительства подобных плотин в Северных районах СССР. Отмечая положительные результаты, достигнутые за десятилетний срок эксплуатации этого важного и технически сложного сооружения работниками ВНИИ-1, Аркагалинской электростанции и «Дальстройпроекта», принимавшими активное участие в создании мерзлотной плотины на реке Мяунджа и проведении необходимых исследовательских работ, объявить благодарность…», далее — вышеназванные работники ВНИИ-1, «Дальстройпроекта» и Аркагалинской ГРЭС. В числе последних были отмечены главный инженер Н. П. Васенин и бывший главный инженер и директор Р. М. Гурвич, работавший к этому временя директором Эгвекинотской РЭС.

Совнархозом было предложено новому директору АрГРЭС А. И. Кузнецову поощрить своим приказом всех работников АрГРЭС, принимавших наиболее активное участие при создании и эксплуатации мерзлотной плотины.

Много сил и средств отнимал и жилой поселок Мяунджа. Все здания постоянного типа принадлежали АрГРЭС, хотя в них проживали около половины жителей из других организаций: КСУ, филиала Берелехской автобазы, 1-го сетевого района и других. Ремонтно-строительный цех

станции не справлялся с большим объемом работ, хотя имел более 60 рабочих.

Поселок состоял из семнадцати двухэтажных шлакоблочных двенадцати- и четырнадцатиквартирных домов, восемнадцати двух- и четырехквартирных одноэтажных зданий и одного двухэтажного общежития. Все это составляло 12 тыс. квадратных метров жилой площади. В поселке был Дом культуры с залом на 400 мест, детсад и ясли, школа на 500 учащихся, баня-прачечная, бытовые мастерские, три магазина, столовая, больница.

В оценке несущей способности грунтов и возможных деформаций при их оттайке при изыскании и проектировании поселка были допущены ошибки. Многие здания по мере оттаивания грунтов под фундаментами дали неравномерные осадки, так как все фундаменты были ленточного типа. Это вызвало появление трещин в стенах семи двухэтажных домов. Стены одного из них пришлось частично переложить. Осадку дали также некоторые внутренние стены Дома культуры. Для прекращения осадок пришлось производить цементацию основания у этих зданий. Работали по цементации руководил, как и на плотине, инженер Г. Л. Купреев.

В дальнейшем здания в поселке стали строить только на свайных фундаментах. Первыми такими домами были два трехэтажных двенадцатиквартирных дома, которые мы построили хозспособом в 1962–1963 годах. Своими силами были выстроены двухэтажные бытовые мастерские, гараж для автомашин и бульдозеров около станции, так как АрГРЭС негде было держать свои двадцать единиц средств транспорта.

Много трудностей мы испытывали с поставкой некачественного угля, поступавшего в виде огромных глыб по 0,7–0,8 м с открытого карьера Тал-Юрях, вместо предельных размеров 0,4 м по техническим условиям. Эти глыбы заваливали разгрузочное устройство станции, и приходилось вручную кувалдами разбивать их на приемных решетках. На

это требовалось по 10–15 человек в смену вместо 3–4 человек. Таким способом Аркагалинское шахтоуправление перекладывало на станцию свою работу по добыче угля, которую оно обязано было делать в карьере. Но это требовало увеличения объема буровзрывных работ и расхода взрывчатки.

Приемные решетки скоро пришли в негодность на всей длине, почти на 100 метрах. В них стали проваливаться машины с углем. Пришлось срочно заказать Оротуканскому заводу мощные литые решетки из марганцовистой стали, которые обошлись АрГРЭС в миллион рублей (в ценах до 1961 года). После установки новых решеток появилась возможность уголь раздавливать гусеницами бульдозеров и механизировать загрузку приемных бункеров. Второй спор с АШУ происходил из-за постоянных расхождений данных по зольности угля, которая по нашим анализам постоянно была выше на 1,5–2%. Были расхождения и в его количестве.

Вопрос с расхождением данных по зольности был решен в нашу пользу с помощью инспекции по качеству, и через арбитраж мы взыскали с АШУ несколько сот тысяч рублей.

После этого разъяренный Азриель со своим заместителем приехал на АрГРЭС и учинил в моем же кабинете истерическую сцену с угрозами в адрес и нецензурной бранью. Пришлось ему ответить тем же и удалить со станции. Вместо того, чтобы поддержать справедливые претензии АрГРЭС, управляющий ТЭУ А. Н. Осмоловский обязал нас вернуть деньги АШУ, а мне объявил выговор за то, что «АШУ было поставлено в тяжелое финансовое положение». Однако наша борьба против махинаций АШУ с зольностью, которые позволяли Азриелю создавать видимость благополучия, была все же правой. Наши претензии руководством АШУ были признаны справедливыми, и отношения нормализовались.

***

Большое внимание мы уделяли нашему подсобному сельскому хозяйству. В основном, им занимался мой заместитель Сергей Иванович Каргапольцев. На подсобном хозяйствеве мы тоже вели новое строительство. В поселке Кедровый был своими силами построен хороший коровник на 100 голов. В 1961–1962 годах на Мяундже были построены новые теплицы. Но главное, это была заготовка кормов, в которой принимали участие все, работающие на АрГРЭС. С начала июля начиналась заготовка травы на силос и закладка ее в траншеи в Кедровом. Ежегодно заготавливалось по 700–800 тонн силоса. Каждому цеху или службе АрГРЭС устанавливалось задание, которое нужно было найти, скосить и вывезти в Кедровый.

На выделенных машинах работники цехов ранним утром группами выезжали за 10–30 км на заранее разведанные и облюбованные участки. В соревнование цехов за быстрейшее выполнение задания, разведку и сохранение в тайне участков с лучшими травами вносился настоящий азарт, иногда принимавший нездоровый характер. Тогда приходилось мирить «соперников».

Заготовка сена, в год по 800 тонн, велась бригадой в 40–50 человек в пойме реки Куйдусун Оймяконского района за 200 км. В бригаду цеха выделяли лучших косцов, которые занимались этим из года в год и стремились попасть на сенокос. Зарабатывали они за два месяца до 800–900 рублей дополнительно к их средней заработной плане, сохраняемой по месту основной работы. На период заготовки кормов откладывались все остальные дела, и ни одного человека, свободного от срочных заданий, нельзя было увидеть ни на станции, ни в поселке.

Теперь, спустя 25 лет, когда создание и развитие подсобных хозяйств при промышленных предприятиях выдвинуто в связи с Продовольственной программой, принятой на майском (1982 года)

пленуме ЦК КПСС как одно из в них ее звеньев, вспоминается, как еще в те годы, на Крайнем Севере, в суровых климатических условиях вечной мерзлоты накапливался ценнейший опыт развития сельского хозяйства, и большое внимание уделялось продовольственному снабжению населения за счет местных ресурсов.

Объем подсобного хозяйства АрГРЭС настолько вырос, что было принято решение организовать на его базе в 1961 году совхоз «Энергетик», куда и перешло оно с 1962 года вместе с 80 работающими людьми. Сергей Иванович, наш хороший товарищ и верный многолетний помощник, умер осенью 1962-го, находясь в отпуске, вскоре после перенесенной им операции на 48-м году жизни. Безжалостной оказалась к нему судьба! Умер, полный творческих планов и надежд в связи с предстоящей новой работой…

С Аркагалинской ГРЭС выдвинулось много руководящих кадров для энергетических предприятий не только Магаданской области.

Кроме С. В. Семенова, работающего управляющим РЭУ «Магаданэнерго» с 1974 года и Н. П. Каминского, директора Магаданской ТЭЦ, ранее работавшего начальником ТЭС-3 в поселке Кедровый, к ним следует отнести: Н. П. Васенина, управляющего РЭУ «Якутэнерго» с 1964 года, где он заслужил почетное звание Героя Социалистического Труда, И. А. Воронина, директора 1-го сетевого района, а с 1964 по 1977 годы директора АрГРЭС, Н. М. Войцеховского, ставшего с 1959 года главным инженером, а с 1964-го — директором 1-го сетевого района, А. В. Кюнцеля, работавшего с 1961 по 1964 годы главным инженером Магаданской ТЭЦ, а потом ТЭЦ в Петропавловске на Камчатке и на руководящей работе на Кольской и Южно-Украинской атомных электростанциях, В. М. Колобаева, главного инженера Эгвекинотской РЭС в 1959–1961 годах, а впоследствии работника Минэнерго в Москве, Н. П.

Хмелева, инженера-конструктора, ставшего начальником турбинного цеха, начальником ПТО на Магаданской ТЭЦ и многих других.

Монтаж турбины №3 «Ланг» подходил к концу, новый начальник турбинного цеха А. Г. Панов ускорил монтажные работы. В начале 1962 года турбина была сдана в эксплуатацию, и промывочный сезон мы встречали с уверенностью, что сможем обеспечить потребителей, но по котлам не было никакого резерва, так как котел №4 еще находился в монтаже. Он был закончен только в декабре.

Промывочный сезон станция работала успешно, но максимум нагрузки был 76 тыс. кВт, а располагаемая мощность всего 78 тыс. кВт. Таким образом, почти никакого резерва не имелось. Еще в 1960 году по приказу Совнархоза была демонтирована с ТЭС-3 и отправлена на Чаунскую РЭС турбина Ишиковадзима 9 тыс. кВт, и там оставалась только одна «Лаваль» 4 тыс. кВт. Сделано это было явно преждевременно. Сейчас жизнь заставляла принимать срочные меры по увеличению мощности в Центральном энергоузле.

Руководством АрГРЭС в середине 1962 года в специальной докладной записке в адрес Магаданского Обкома КПСС, Магаданского совнархоза и ТЭУ ставился вопрос о срочном строительстве 3-й очереди АрГРЭС и доведении ее мощности как минимум до проектной 100 тыс. кВт. Однако приведенный в записке анализ перспективы роста потребления энергии по Центральному энергоузлу приводил к выводу, что станцию необходимо расширять не на 25 тыс. кВт, а на 50, что давало бы возможность осуществить строительство в 1965–1970 годах 1-й очереди Колымской ГЭС.

Рассмотрение этого вопроса не состоялось ни в 1962 году, ни в 1963 году. Как известно, изыскания под Колымскую ГЭС начались только в 1965 году, а строительство 3-й очереди АрГРЭС продолжалось до 1976-го.

Первый агрегат Колымской ГЭС был пущен в 1980 году. Все сместилось на 8–10 лет…

Год 1962-й мы закончили хорошо, выполнив план на 107%. В течение года не было ни аварий, ни ограничений. За первый квартал нам присудили премии 4200 руб. а за третий — первое место и переходящее знамя по области.

В конце года все же произошло неприятное событие. Основная часть трудового коллектива станции работала по скользящему сменному графику, по восемь часов в смену, и у них получалось два выходных в неделю. С весны 1961 года мы ввели пятидневную неделю с доработкой в одну из суббот, то есть ту же, что и ранее, 41–часовую рабочую неделю, но уже с двумя выходными днями. Новый режим работы посменного персонала был принят трудовым коллективом и записан в колдоговоре. Поставили в известность об этом ТЭУ. Колдоговор был утвержден, но, видимо, при утверждении не обратили на это внимание. Коллектив был очень доволен, все шло хорошо целых полтора года. Первыми подняли этот вопрос угольщики, потом горняки приисков Сусуманского района. Они тоже захотели последовать нашему примеру и ввести пятидневную неделю. При этом они ссылались на АрГРЭС, где такой режим работы давно существует и себя полностью оправдал. Кончилось это тем, что А. Н. Осмоловский и я были вызваны к заместителю председателя СНХ В. П. Березину для объяснений. В результате приказом по СНХ наша «пятидневка» была отменена. В нем вместе с выговором мне было указано, что для перехода на пятидневную неделю нужно было сначала получить разрешение Совета Министров СССР. Ни более, ни менее. Что ж, пришлось понести заслуженное наказание за недисциплинированность и «забегание» вперед. Пятидневная неделя была введена в Советском Союзе только з 1967 году!

С 1963 года был образован Совнархоз Северо-Восточного экономического района, объединивший Магаданский и Якутский экономические районы. Вновь назначенный председатель СНХ К. В. Воробьев вместе с секретарем обкома КПСС П. Я. Афанасьевым уже в феврале посетили АрГРЭС.

С ними были зампредседателя СНХ В. П. Березин и первый секретарь Суоуманского райкома КПСС В. Н. Демшин. Осмотрев станцию и ознакомившись с показателями работы, они остались удовлетворены состоянием предприятия. Во время их посещения решался вопрос и о моей дальнейшей работе на АрГРЭС. По сложившими семейным обстоятельствам я должен был уехать из Мяунджи. Еще в 1962 году у меня сложилась другая семья. Мы с женой решили насовсем переехать в Грозный, где проживала ее мать. Об этом я поставил в известность руководство. Мой вопрос они обещали решить по возвращении в Магадан.

Вскоре меня вызвали в Совнархоз. Туда же был приглашен директор Эгвекинотской РЭС А. И. Кузнецов. Вместе е главным инженером ТЭУ А. И. Сигалом мы трое были приняты председателем СНХ К. В. Воробьевым. А. И. Осмоловский был где-то в командировке. К. В. Воробьев и А. И. Сигал предложили Андрею Ивановичу Кузнецову принять у меня АрГРЭС, а мне вместо выезда на «материк» — принять у А. И. Кузнецова Эгвекинотскую РЭС. Андрей Иванович только в Магадане узнал причину вызова в СНХ и предложение о назначении на новое место не вызвало у него положительной реакции. Он не хотел уезжать с ЭРЭС, где проработал почти восемь лет, вложил много труда в освоение предприятия и сплочение коллектива, где ему было хорошо и спокойно вдали от начальства. Кроме того, с переходом на АрГРЭС объем работы у него возрастал, а материально он даже немного терял из-за более низкого районного коэффициента Однако под давлением руководства он согласился. Переговорив с женой, я тоже согласился с новым

назначением. 3 марта 1963 года председатель СНХ подписал приказ о назначении А. И. Кузнецова директором АрГРЭС, а меня — директором Эгвекинотской РЭС.

Вернулся я в Мяуджу вместе с А. И. Кузнецовым для сдачи дел. Мы решили, что после подписания акта о передаче АрГРЭС мы оба вылетим в Озерный на Чукотку, где я приму у него станцию. 15 марта в присутствии главного инженера Н. П. Васенина и главного бухгалтера И. М. Равжаева мы подписали акт, сфотографировались на память вместе со всем коллективом работников станции, устроили в поселковой столовой прощальный ужин, где я не без волнения расставался со многими моими многолетними товарищами по работе, с которыми мы прошли длинный путь становления предприятия, столько пережили трудностей и не только выжили, но и вышли на большую, широкую дорогу...

17 марта А. И. Кузнецов и я с женой вылетели через Магадан на Чукотку.



Аркагалинская ГРЭС в начале 1960-х.



Директор АрГРЭС Роман Гурвич за рабочим столом.



АрГРЭС, 1955 год.



Супруга Романа Гурвича, Нина Кирилловна Гурвич, за ее спиной – поселок Мяунджа, 1955 год.



Поселок Мяунджа, 1955 год (в доме, расположенном в центре фото, жила Н. К. Гурвич).



Выборы, Мяунджа, 1950-е годы. Н. К. Гурвич была членом избиркома.



Окрестности Мяунджи.



За ягодами.



Огород на Колыме – несколько грядок позади дома, Н. К. Гурвич выращивала редис и зелень.



Передача дел новому директору АрГРЭС в связи с переводом на Чукотку. Сидят слева направо: Р. М. Гурвич, А. И. Кузнецов. Стоят: Е. М. Блохин, Н. П. Васенин, И. У. Скалкин, 1963 год.



Фото на память с коллективом АрГРЭС, 1963 год.

Глава 1
ПЕРВОЕ ЗНАКОМСТВО

В Магадане мы были два дня. Нужно было зайти в Энергоуправление и получить напутствие управляющего, навестить друзей…

А. Н. Осмоловский принял меня довольно прохладно и при мне выразил А. И. Сигалу свое неудовольствие моим назначением на должность директора, считая, что директором ЭРЭС следовало бы назначить не меня, а главного инженера ЭРЭС И. А. Морина, а меня назначить на его место главным. К моему удивлению, Сигал так резко и решительно возразил ему и дал такую характеристику Морину, что Осмоловский быстро замял этот разговор и согласился с приказом Совнархоза.

Только потом я узнал, что с Мориным они были друзьями со студенческих лет. Меня не смутило такое настроение «шефа», так как я с ним работал уже шесть лет, и наши взаимоотношения переживали множество взлетов и падений, к которым я привык и которым не придавал значения. Он быстро отходил и уступал перед убедительными доводами. Когда я вернулся и гостиницу и рассказал об этом разговоре А. И. Кузнецову, то он, смеясь, сказал: «Этого следовало ожидать. Морин его человек. Он назначил его ко мне, несмотря на мои возражения, и даже сказал, что не будет спрашивать моего согласия».

Утром мы вылетели в залив Креста. В Марково пришлось ночевать, аэропорт Анадыря закрылся из-за плохой погоды. На следующий день утром мы прилетели в Анадырь, а через два часа, пересев на другой «борт», летели уже в залив Креста. Выражение «борт» я услышал только на Чукотке. Здесь никто не говорит «самолет».

Бухта Эгвекинот залива Креста имеет ширину 2–3 км и вдается вглубь суши километров на пятнадцать. Слева, если смотреть со стороны

моря, ее ограждают крутые скалистые сопки. Справа они пологие, покрыты мхом и мелкой тундровой растительностью. Самолет летит над правым берегом бухты. Слева внизу видны нефтебаза, причал морского порта и большой поселок. Это районный центр Эгвекинот. Правая сторона бухты пустынна. Когда-то здесь был старый аэродром, но от него не осталось и следа.

У самого конца бухты самолет разворачивается влево, летит в обратном направлении и садится на узкую галечную полосу авиапорта. Это 5-й километр автодороги Эгвекинот–Иультин. С самолета, пока он разворачивался, вдали была видна Эгвекинотская электростанция и белые домики поселка Озерный на 13-м километре.

В аэропорту нас встретил с автобусом приехавший за нами И. А. Морин. Здесь и состоялось наше первое знакомство. Ему тогда было уже более пятидесяти, но он был на вид здоровым и довольно подвижным, полноватым человеком среднего роста с добродушным выражением лица, отображавшим спокойный и невозмутимый характер. Встретил он нас приветливо, но настороженно и пытливо всматривался в меня, стараясь, видимо, понять, что я из себя представляю. На А. И. Кузнецова он уже почти не обращал внимания. Впрочем, это было вполне естественно в его положении при смене директора. Я не сомневался, что за эти два дня, пока мы были в пути, он уже получил по телефону полную информацию от управляющего из Магадана.

Временно мы поселились в квартире, служившей гостиницей для приезжих, в доме 11 по ул. Гагарина, на втором этаже между квартирами Кузнецова и Морина.

Поселок состоял всего из двух улиц. На улице Гагарина по левой стороне были ясли, школа и три двухэтажных двенадцатиквартирных жилых дома. Позади школы высилось пожарное депо с наблюдательной вышкой. С правой стороны располагались промтоварный магазин, детсад

и тоже три таких же двенадцатиквартирных жилых дома. Улицу заканчивало стоящее поперек здание клуба. Все дома были капитальными, из шлакобетонных блоков, оштукатурены и побелены.

Улица Полярная была застроена одноэтажными домами, сложенными из дикого камня. По левой стороне почта и четыре дома барачного типа. По правой — столовая, пекарня, продовольственный магазин и три жилых барака. Улицу замыкало здание радиоцентра. Со всех сторон поселок окружала тундра.

Вдали, к северу за поселком, возвышались острые вершины скалистых отрогов Анадырского хребта. В единственное узкое ущелье в этом хребте уходила дорога на Иультин. Широкая долина, в которой были расположены станция и поселок, простиралась на северо-запад на много километров вдоль горной цепи. Вот эта долина и была главной «трубой», из которой на Озерный обрушивалась со всей силой пурга. С ней мы познакомились в первые же дни.

Территория электростанции начиналась метрах в ста пятидесяти к югу от поселка и имела неказистое ограждение из колючей проволоки по деревянным столбам. За оградой были и старые, и более новые здания. Они отличались друг от друга, как две эпохи. Здесь еще сохранились деревянные ветхие времянки, обитые мешковиной, рваные края которой раскачивались ветром, сложенные из дикого камня здания первой дизельной электростанции, трансформаторной мастерской и маслохозяйства постройки 1948–1949 годов и более новые здания комплекса паротурбинной станции, построенные в 1954–1959 годах: главный корпус, закрытое распредустройство 110 кВ, топливопередача с дробильным отделением, закрытый угольный склад, механический цех и другие. Здесь же были расположены шесть теплиц, построенных в 1960–1962 годах, какие-то временные склады с прессованным сеном, комбикормом и огнеупорным кирпичом.

Несколько южнее территории электростанции видны были деревянные здания ее подсобного хозяйства — птичник, коровники, свинарник, жилой дом. Недалеко от них расположился поселок Комсомольский окружного детского тубсанатория из нескольких деревянных одноэтажных зданий. Предварительный осмотр всех цехов и служб предприятия и поселка, знакомство с людьми продолжалось два дня. Следующий день заняла поездка с А. И. Кузнецовым в районный центр Эгвекинот, где он меня познакомил с первым секретарем райкома Иваном Петровичем Прядкиным, одним из первых на Чукотке специалистов сельского хозяйства, организатором местных колхозов, и другими руководителями района. Теперь нам предстояла самая дальняя поездка — осмотр линии электропередачи до Иультинского горно-рудного комбината.

Ранним утром следующего дня А. И. Кузнецов, я и сопровождающие нас мастер стройцеха И. П. Камищенко, инженер связи А. М. Бабенышев и сварщик Е. А. Казанков выехали на трехосном «крабе» ЗИЛ-157 с водителем Борисом Курковым, считавшимся одним из лучших знатоков трассы, по самой необычной и самой дальней на Северо-Востоке Союза автодороге на Иультин, чтобы ознакомиться с состоянием всех 179 километров ЛЭП-110 и понизительных подстанций.

Все это сетевое хозяйство тоже принадлежало Эгвекинотской РЭС и входило в число объектов, подлежащих приемке. Что такое Иультинская трасса и ЛЭП Озерный-Иультин невозможно понять из самых красочных описаний. Это нужно видеть своими глазами — и зимой, и летом. Зимой — чтобы ощутить бешеную, хлещущую снеговую струю, сбивающую вас с ног и ослепляющую белизной, бьющую в лицо, будто вы вылезли на крыло летящего самолета… Не видно ничего: ни ЛЭП, ни дороги, ни сопок. Кругом только снег, и ты как в молоке. И это только сильная поземка, предвестник настоящей пурги. И все же мы двигаемся по дороге

и делаем даже по десять километров в час. В отдельных местах дорога передута сугробами, машина буксует, но с пониженным давлением в шинах, и на самой низкой передаче она упорно переползает через них, и мы снова идем по чистым участкам вперед и вперед.

К моему удивлению, дорога была, в основном, свободна от снега и находилась в проезжем состоянии. Секрет иультинских дорожников состоял в том, что в отличие от колымских они не чистили дорогу от снега, а, наоборот, сохраняли его, как это ни парадоксально на первый взгляд, укатывая специальными волокушами. При этом снег настолько уплотнялся, что прекрасно выдерживал тяжесть автомобилей. А машины здесь ходили повышенной грузоподъемности и проходимости — кузовные и с полуприцепами разных марок — ЗИЛы, МАЗы, КРАЗы. За зиму дорога поднималась за счет укатанного снега на 50–80 см, но зато становилась ровной и гладкой. Снег с трассы сдувало и отлагался он только на отдельных, сравнительно коротких участках. На этих участках устанавливали снегозащиту. Правда, много работы было весной, когда за короткий период приходилось сбрасывать с дороги слой накатанного снега. Эта работа требовала множества бульдозеров и отнимала несколько дней, в течение которых движение по трассе прекращалось. Все здесь было для меня необычным. Трасса пустынна. Движение по ней редкое. Населенных пунктов всего два, не считая двух пунктов дорожников и одного — обходчиков ЛЭП. Крохотные домики дорожников из дикого камня, занесенные до крыши снегом, это бывшие дорожно-строительные прорабства, оставшиеся как немые свидетели нечеловеческого труда заключенных, первостроителей конца сороковых, начала пятидесятых годов. Сколько их тут полегло! Сейчас они, почти все, пустуют, некоторые полуразрушены.

Первая дорожная командировка на 14 км. Здесь слияние двух горных рек: Левого и Правого Кирвакинота. Левый течет нам навстречу,

рядом с дорогой, сбегая с южного склона Анадырского хребта. Правый — вытекает из долины, той самой «трубы», и подходит к месту слияния с левой стороны. После слияния река Кирвакинот имеет протяженность не более 10 км и впадает в морскую бухту Эгвекинот. Река — идеальный источник водоснабжения станции и поселка Озерный. На 24 км дороги снова дорожное прорабство. Домики пустые, никого нет. Напрямую отсюда до Озерного 14 км. Это место замечательно тем, что через него проходит... Северный Полярный круг! Отсюда начинается подъем на перевал через Анадырский хребет. Опоры ЛЭП стоят справа, на крутых склонах сопок высоко над дорогой. Кузнецов рассказывал: «Года два назад здесь сошла снеговая лавина и срезала несколько опор. Линию восстанавливали неделю».

На 31-м километре дорога входит в узкое ущелье и на 32-м переваливает через седловину, Анадырский хребет. Из ущелья выезжаем на широкое плоскогорье. После перевала все реки здесь текут уже на север, в Чукотское море Северного Ледовитого океана. Дорога спускается в долину реки Амгуэма. На 47-м км под слоем льда — озеро Читкин или, как чаще его называют, Голубое. Говорят, оно очень глубокое, и поэтому вода имеет летом ярко-голубой цвет. За озером — сопка, вертикальной стеной обрывающаяся в озеро. Как в геологическом разрезе, видны слои ржаво-красной железной руды. Эта сопка уже последняя. Впереди — равнина, бескрайная снеговая пустыня — тундра…

На Колыме часто слышишь слово «тайга»: «пошел в тайгу», «приехал из тайги». Здесь нет такого слова, как и слов «лес», «дерево». Тут одно емкое слово «тундра». Оно охватывает множество понятий. Раньше у меня было представление, что тундра — это плоская заболоченная равнина, покрытая зимой снегом, а летом — мелкой и бедной растительностью. Оказалось, оно ограниченное и неправильное. Здесь вся земная поверхность, которая находится за пределами

населенных пунктов, называется тундрой, даже склоны сопок. Тундра кругом, она повсюду...

Уже стемнело, когда мы подъехали к 57-му километру, где живут дорожники. Вопреки всяким Правилам устройств электроустановок, как сокращенно их называют электрики ПУЭ, чтобы обеспечить дорожников электроэнергией для бытовых нужд, работники ЛЭП на свой «страх и риск» организовали здесь кустарную «понизительную подстанцию». Установив вместо силового трансформатора измерительный трансформатор напряжения, они из 110 тысяч вольт получили обычные 220 В. Никакой защиты, никаких выключателей со стороны 110 кВ. Зато есть свет, можно включить электроплитку. Каких-нибудь два киловатта. Поэтому энергетики здесь всегда почетные гости. Между дорожниками и лэповцами прочная дружба и сотрудничество. Если что-нибудь случается на ЛЭП, дорожники всегда помогут и транспортом, и людьми. Встречают нас как близких друзей, и мы остаемся тут до утра.

Выезжаем с рассветом. На 72-м километре большой деревянный мост через реку Пилькин — правый приток Амгуэмы. Пару лет назад треть моста провалилась под проходившей автомашиной. Сейчас он восстановлен.

Наша ближайшая цель — чукотский колхоз «Полярник» в поселке Амгуэма. Находится он в четырех км влево от 87-го км автодороги. Это подшефный колхоз ЭРЭС, и А. И. Кузнецов долго и подробно рассказывает о шефской помощи колхозу, о ее большом политическом значении для дружбы и взаимопонимания с коренным населением района. Электростанция много сделала для подшефного колхоза. В 1961–1962 годах силами энергетиков и за их счет на 87-м км была построена понизительная подстанция с трансформатором 5600 кВА 110/6 киловольт. Для колхоза такая мощность, конечно, была не нужна. Он потреблял не более 100 кВА, но такой мощный трансформатор установили только

потому, что нашей промышленностью они меньшей мощности на это напряжение не выпускались. От 87-го км до колхоза субботниками была построена ЛЭП 6 кВ длиной 4 км. И в конце линии установлен трансформатор 100 кВА, понижающий напряжение с 6 кВ до 380 В. Все это было с целью упрощения и удешевления сделано без соблюдения норм, правил, без выключателя на высокой стороне и, при возможном коротком замыкании, мощный трансформатор мог выйти из строя. ЭРЭС оборудовала клуб в колхозе, оказывала помощь в ремонте механизмов, помогала материалами, запчастями и т. д. Знакомясь с этой шефской работой, я сделал вывод, что следует продолжать и развивать помощь колхозу, хотя все эти затраты относились на себестоимость. На 87-м км был когда-то первый аэродром в районе, потом его перенесли на берег бухты напротив поселка Эгвекинот. ЛЭП здесь делает большую дугу, далеко огибая взлетно-посадочную полосу, на которую и сейчас иногда садятся АН-2, прилетающие в колхоз. На полосе и состоялась моя первая встреча с чукчами из колхоза «Полярник». Обсудив с ними разные шефские дела, мы не стали уже заезжать в колхоз, а поехали дальше по трассе до 105-го км. Это был центр обслуживания ЛЭП, «резиденция» начальника сетевого района Михаила Федоровича Болдова. Он был одним из ветеранов этих мест, работал на ЛЭП с самого начала, участвовал в первом ее включении в 1953 году. На 105 км он находился постоянно с бригадой электромонтеров-верхолазов. Это было дежурство на дому. В случае аварийной необходимости бригада была готова выехать в любую минуту. Для определения места, где произошла авария, главный щит управления электростанции имел специальный прибор, показывающий, на каком километре произошло короткое замыкание или обрыв линии. Выйдя на связь с дежурным инженером станции, аварийная бригада получала от него указание, куда выезжать. У М. Ф. Болдова был тогда только трактор с будкой на санях. Никаких вездеходов не было. Можно представить,

сколько времени требовалось, чтобы добраться к месту аварии, которая могла быть на любом участке 179-ти километровой ЛЭП, пересекавшей Чукотский полуостров от Тихого до Северного Ледовитого океана и в пургу, и в полярную ночь...

Даже в хорошую погоду на это уходили часы. Устранение повреждения отнимало обычно менее часа. Только в очень редких случаях, когда повреждалась опора, требовалось много времени. Основное время уходило на дорогу. И все время отключения ЛЭП Иультинский ГРК простаивал, имея электроэнергию только для освещения и работы своей котельной от резервной дизельной электростанции в Иультине.

Переночевав на 105-м км, мы продолжали путь. По дороге останавливались на 123 км — пункте отдыха водителей, на 159-м км, — в поселке геологов. На 174 км дорога подошла к переправе через Амгуэму. Моста тогда еще не было. Летом машины перевозил паром, зимой — переезжали по льду. Было уже далеко за полдень, когда, преодолев Иультинский перевал, мы добрались до конечной точки ЛЭП — понизительной подстанции. На ней помещалась и резервная дизельная электростанция ДЭС-2, тоже принадлежащая ЭРЭС. Встретили нас начальник подстанции Власенко и мастер П. Г. Шведаев. На следующий день А. И. Кузнецов и я нанесли «официальный» визит директору Иультинского горнорудного комбината Евгению Ивановичу Азбукину, человеку известному в истории промышленного освоения Колымы и Чукотки. С ним я был хорошо знаком еще со времени работы в Усть-Таскане в 1940-х годах, когда наша строительная контора подчинялась СГПУ в поселке Ягодное, а он был заместителем начальника СГПУ М. А. Гагкаева. О моем столкновении с ними, когда они собрались отобрать у Тасканской стройконторы транспортные средства и строймеханизмы, я уже писал.

Сейчас, спустя 18 лет, оказавшись снова соседями на другом конце области и совсем в другую «эпоху», мы встретились как старые добрые знакомые и, смеясь, вспоминали прошлое. Теперь я не был его подчиненным, и успешная работа комбината зависела от безаварийной работы нашей станции и ЛЭП. Надо сказать, что все последующие годы, пока он был директором ИГРК, мы работали в содружестве и плодотворно.

Воспользовавшись его приглашением, мы побывали на обогатительной фабрике и руднике. Иультинский горнорудный комбинат, крупнейшее предприятие мировой величины, производил большое впечатление, особенно на фоне дикой природы Чукотки. Мы осмотрели все, и пора было возвращаться в Озерный. Утром, на четвертые сутки нашего путешествия, мы выехали в обратный путь, уже нигде не задерживаясь. Где-то на середине пути начало «дуть». Пурга к вечеру настолько усилилась, что двигались мы с большим трудом. Целую ночь пробивалась машина от 57-го до 24-го километра через перевал и только утром, на пятые сутки, в самый разгар пурги, приехала в Озерный.

***

Пока мы отсутствовали, жена была одна, и когда началась пурга, очень беспокоилась, так как знала, что мы в дороге. Наше возвращение в разгар пурги казалось ей необъяснимым, когда даже высунуться на улицу было невозможно. И это естественно — ни она, ни я ничего подобного раньше не испытывали. Пурга бушевала несколько дней. Дом дрожал под напором ветра, железная крыша гремела и, казалось, готова была сорваться в любую секунду. Ночью мы долго не могли уснуть, со страхом слушая рев и грохот, царившие снаружи. Вся эта обстановка так действовала на нервы, что мы не раз пожалели, что приехали…

Выйти на улицу было непросто. Струя плотного воздуха со снегом била со страшной силой, сбивая с ног. Она подхватывала пешехода и несла его по улице Гагарина, прямо в сторону станции, и нужно было тормозить, цепляться за столбы, за цоколи домов, чтобы не упасть. Бежать по ветру еще было можно, но когда, возвращаясь домой с работы, люди шли в темноте навстречу пурге, это было уже что-то невообразимое. Приходилось «ложиться» на ветер, сгибаться горизонтально головой вперед или поворачиваться спиной к ветру, упираясь ногами, пятиться, делая по одному, по два шага. В промежутки между домами пурга надувала снежные сугробы высотой в два этажа, и из окон нашей квартиры на втором этаже, например, была видна только крыша двухэтажного дома на противоположной стороне улицы. После каждой пурги бульдозеры часами выталкивали с улиц снег обратно в тундру.

***

Ознакомление с предприятием подошло к концу, настало время для подписания акта передачи, 1 апреля 1963 года мы подписали акт. Все эти дни я и А. И. Кузнецов работали вместе. Вместе приходили на работу, вместе решали все текущие вопросы, ходили по цехам, говорили с людьми, вместе уходили домой. Передача дел проходила в спокойной и деловой обстановке. Не могу не отдать должное А. И. Кузнецову, который всемерно способствовал совместной работе в эти дни. Также, как и в Мяундже, мы действовали дружно и согласовано, чтобы не вызывать ненужные разговоры в коллективе и не нарушать его обычную, нормальную работу.

Хотя многие жалели об отъезде А. И. Кузнецова, но мирились с этим, понимая, что он уезжает на более крупное предприятие. Некоторые, с кем он был в свое время «крутоват», в душе радовались, но таких было немного. Меня встретили доброжелательно, за небольшим исключением.

Три семьи предпочли поехать вслед за прежним директором в Мяунджу. Я их, понятно, не задерживал.

После подписания акта мы собрали общее собрание, доложили о том, как прошла передача дел, о состоянии хозяйства, о достижениях и имеющихся трудностях, о задачах, стоящих перед коллективом. И здесь, как и в Мяундже, желающие сфотографировались на память. Через два дня А. И. Кузнецов уехал на Аркагалинскую ГРЭС и больше никогда не приезжал в Озерный.

***

На станции имелись два котла по 40 тонн пара в час и две турбины по 6 тысяч кВт. Котел №3 находился в монтаже с 1959-го — четыре года!

Котлы работали на беринговском угле, который летом доставляли морем в порт Эгвекинот, откуда машины автобазы возили его за 13 км на угольный склад электростанции. Перевозка велась, как правило, в летний период. Зимой дорогу часто заносило снегом, и вывозка месяцами была невозможной. Откладывать ее на зиму было опасно. Однажды забыли об этом и, несмотря на наши требования завезти к нам летом положенные 100 тысяч тонн угля, райком партии дал указание вывезти сначала все грузы на Иультин, а на ЭРЭС уголь возить потом, зимой. Тут, мол, всего 13 км. В результате станция к середине зимы осталась почти без топлива, работали «с колес», с пустыми бункерами и ограничивали потребителей…

Котельный цех станции был в тяжелом состоянии. Беринговский уголь, содержащий много мелких фракций, с большим количеством серы и золы, плохо горел в топках с цепными решетками. Тяга была недостаточной из-за постоянного заноса золой, откладывающейся на трубках пароперегревателей и водяных экономейзеров. Обдувка труб действовала неэффективно. Сера разъедала газоходы, у металлической дымовой трубы диаметром 3 м коррозия была настолько большой, что

верхняя часть трубы высотой 7 м, в 1962 году была отломана ветром и упала на землю. Оставшиеся 38 м трубы имели сквозные вертикальные щели, через которые выбивались наружу дымовые газы. В предстоящую навигацию намечался завоз 40 тонн металла для изготовления на месте новой дымовой трубы. Вид трубы с оторванным верхом и дымящимися щелями по всей высоте был неприятным. Паропроизводительность котлов из-за заносов золой и плохой тяги уже после двух недель работы, после очередной чистки, снижалась на 40%. Вместо 40 тонн пара в час они едва давали по 24 тонны. В работе находился один котел, второй — в чистке. В помещении цеха всегда было полно дыма и копоти. Шлак вывозился вручную на вагонетках. В 1961 году было смонтировано гидрозолоудаление, но из-за износа металлических труб оно пришло в негодность и не работало.

Начальником котельного цеха оказался знакомый мне В. И. Карпов. Раньше он работал в поселке Кедровый у А. К. Климова на ТЭС-3 в должности сменного теплотехника котельного цеха и потом переехал сюда в 1950-х годах. По состоянию котельного цеха можно было судить, что ему не под силу было обеспечить нормальную работу цеха. Это первое впечатление потом полностью подтвердилось. В то же время, котельный цех имел много квалифицированных и хороших работников, таких как мастер Ильин, слесари Г. Д. Соболев, С. П. Скобелев, П. Ф. Назаров, сварщики А. Я. Труфанов, В. Галенко, машинисты котлов В. Намаконов, В. Тутаев, А. Куприянов, теплотехники Н. И. Асоцкий, Ю. Борощук и другие.

Совсем иное впечатление производил турбинный цех. Из двух турбин «Шкода» в работе находилась одна, и то с неполной нагрузкой из-за недостаточного количества пара от одного котла. В часы максимума нагрузки, ежедневно дважды пускали в работу один из дизелей ДЭС-1, который дополнительно давал 1000–1200 кВт. Оборудование турбинного

цеха было в хорошем состоянии. К цеху также относилась береговая насосная станция, которая была метрах в трехстах от главного корпуса на берегу озера, за зоной станции. Озеро Охотничье служило прудом-охладителем для циркуляционной воды, выходящей после конденсаторов турбин.

Начальником турбинного цеха был тоже старый знакомый — Владимир Дмитриевич Погорелов, работавший до 1958 года на АрГРЭС. Можно было предположить, что он без особенного восторга встретит мое назначение сюда, на Эгвекинотскую РЭС. Однако он не мог быть на меня в обиде за увольнение с АрГРЭС, это предложил ему лично директор В. В. Худзинский без всякой консультации со мной и в мое отсутствие.

Мы не виделись почти пять лет, и наша встреча была довольно дружественной. Он был хорошим начальником цеха и то, что турбинный цех ЭРЭС был в хорошем состоянии, являлось его заслугой. В турбинном работали опытные старшие машинисты — И. М. Воронов и ранее работавшие на АрГРЭС И. В. Сазонов и П. Иванов, машинисты Г. Зиновьев, П. Шейбак, В. Долженко и другие.

Электроцех станции возглавлял Лев Владимирович Овсянников. Он и его жена Александра Ивановна приехали в Озерный молодыми специалистами вскоре после окончания техникума. Сначала он работал техником-электриком в цеху. Было это еще в 1955 году, когда только началось строительство паротурбинной станции, а работала одна дизельная ДЭС-1. Жена работала дежурной на Главном щите, потом перешла работать в плановый отдел, сначала нормировщиком, потом экономистом и старшим экономистом.

Электроцех обслуживал и ремонтировал все электрооборудование: на станции, в поселке, во вспомогательных цехах, на подсобном хозяйстве. Если для капитального ремонта котлов, турбин или дизелей приезжали бригады Магаданэнергоремонта, то электрики все выполняли своими

силами. Только раз, помню, на ремонт обмоток генератора приезжала бригада из специализированной организации. В электроцехе работали опытные и энергичные работники: мастер А. В. Наумов, монтеры Ю. Орехов, Демин, А. Толпышев, Рожков, В. Крымов, а в электролаборатории: инж. С. М. Гутерман, эл. слесари В. В. Ватлин, В. И. Хрунов, Г. Иванцов, В. Волков, А. Г. Кучер и другие. Дежурными инженерами станции работали: В. П. Берлев, В. И. Кузьмин, Н. И. Асоцкий, А. Мусихин и другие.

В отдельном одноэтажном темно-сером здании, сложенном из крупного дикого камня, метрах в ста пятидесяти от главного корпуса расположена старая ДЭС-1. Два мощных дизеля Чикаго-Пневматик, по 1500 кВт каждый, работали уже более 10 лет, с декабря 1952 года. Получены они были еще бывшим «Дальстроем» из США по ленд-лизу в конце войны. Проект ДЭС-1 выполнялся в «Дальстройпроекте» в 1948–1949 годах, еще в период моей работы там в должности начальника энергоотдела. Главным инженером проекта был Б. А. Шварцбах, о котором я писал. Мне пришлось принимать непосредственное участие в проектировании, как ДЭС-1,так и в курировании проекта ЭРЭС, который выполнялся в Москве «Промэнергопроектом».

Дизели выглядели, как новые, сверкая надраенными до блеска ограждениями и медными трубками. Работали здесь по многу лет дизелисты высокой квалификации: слесарь по ремонту В. П. Курков, машинисты К. М. Кошеленко, А. К. Никольский, отец и сын Чебукины, Федоров, В. Мамаев и другие. Возглавлял этот опытный и сплоченый коллектив механик Александр Макарович Горботков, человек исключительный по своим высоким деловым и человеческим качествам.

Познакомился я и с работой вспомогательных цехов и с подсобным сельским хозяйством. Все они располагались в неудобных и требующих реконструкции или ремонта помещениях. Особенно плохо содержался

автотракторный парк. Гаража для автомашин не было. Закрытая стоянка имелась только для одной машины и двух бульдозеров. Восемь автомашин и два бульдозера стояли на открытом воздухе. Помещения для их ремонта не было. Каждое утро автомашины и тракторы перед выездом долго разогревали на ветру и морозе. Водители, слесари и бульдозеристы ходили все грязные, закопченные и промасленные… Руководил этим хозяйством механик Алексей Павлович Сорамотин, работавший еще на строительстве ДЭС-1 с 1948 года, а потом ее механиком. В том, что в таких сложных условиях автотракторный парк все же работал, была его заслуга, а также водителей В. Попова, Б. Куркова, бульдозеристов В. Бобровника, П. Свистунова, В. Четырина и других.

Механический цех выглядел тоже не лучшим образом. Здание цеха было внутри перегорожено на множество мелких помещений, станки стояли в стесненных условиях. Тут же была кузница, дым от которой проникал во все помещения цеха. Старшим мастером работал Александр Иванович Бредихин, практик с большим опытом работы, исполнительный и трудолюбивый. Сам он был немолодой, лет пятидесяти, но почти весь цех у него состоял из молодежи до тридцати лет, которая отлично работала.

Это мастер В. И. Малыченко, слесарь-сантехник Н. И. Стрельцов, токари Зина Лозница и Валя Богомазова, слесарь Ю. Немцев, наладчик станков И. Мотрусь, токарь В. Дятлов и другие. Только сварщик Е. А. Казанков был одного возраста со старшим мастером, но в работе молодежи не уступал.

О подсобном сельском хозяйстве я слышал много еще в Мяундже, интересно было увидеть его в условиях Чукотки и сравнить с подсобным хозяйством АрГРЭС. Скот и птица помещались в одноэтажных деревянных приспособленных зданиях, когда-то принадлежавших лагерю. Крупного рогатого скота было 65 голов, из них 37 коров, 97 голов свиней

и 2150 кур. За последний 1962 год хозяйство дало 890 ц молока, 55 ц мяса и 70 тысяч яиц. В промзоне было шесть теплиц общей площадью около 1000 м^2, которые дали в 1962 году 5500 кг помидоров и огурцов. Продукция подсобного хозяйства распределялась по цехам и продавалась рабочим и служащим. Конечно, она шла в нашу столовую и в ясли-сад. Потребность в молоке была полностью удовлетворена с 1962 года, а с 1963-го население стало получать достаточное количество овощей и яиц. Снабжение мясом было хорошо организовано за счет местной оленины и привозных мясопродуктов. Мясо подсобного хозяйства — говядина, свинина и куры продавались рабочим и служащим в цехах. Дополнительное продовольственное снабжение играло весьма существенную роль и способствовало прочному закреплению кадров.

Эгвекинотская РЭС была единственным в этом кусте предприятием, которое имело подсобное хозяйство. В Эгвекиноте ни автобаза, ни морпорт, ни геологическая экспедиция не имели подсобных хозяйств. Только Иультинский ГРК имел молочную ферму на 40 коров для обеспечения молоком детей своего поселка. Но это было мелкое хозяйство для такого крупного предприятия, где работало в десять раз больше людей, чем у нас. Подсобное хозяйство ЭРЭС являлось гордостью энергетиков и всего района.

Работали в подсобном хозяйстве люди, не имеющие специального образования, за исключением зоотехника, но обладающие опытом и любовью к своему делу. Они были пионерами молочного животноводства и птицеводства на Чукотке.

Здесь сначала скотником, а потом заведующим хозяйством трудился Иван Андреевич Коваль, вырастивший на своем опытном участке и открытом грунте различные овощи и злаки. Старшая тепличница Надежда Яковлевна Погорелова со своими помощницами Валей Межуевой, Надей Курковой и другими, выращивали по 12 кг томатов и огурцов с

квадратного метра, зоотехник Зоя Одинцова и старшая птичница Филюта впервые на Чукотке организовали инкубацию и выращивание цыплят. После Зои Одинцовой несколько лет работала заведующей хозяйством зоотехник Е. А. Шаповалова. О подсобном хозяйстве будет еще написано ниже.

Коллектив ЭРЭС был высокосознательным, организованным и сплоченным и справедливо завоевал высокое звание коллектива коммунистического труда, которое ему присвоили еще в июле 1962 года — первому в Магаданской области.

Здесь многое делалось на общественных началах. Например, клуб имел от предприятия только одного платного работника — уборщицу. Райком профсоюза оплачивал киномеханика и частично — музыкального руководителя, и то только первые годы. Всю работу в клубе проводило его правление: организация художественной самодеятельности, работа кружков, библиотеки, дежурства и т. д. Не было ни гардеробщиц, ни кассиров, ни контролеров. Билеты на киносеансы продавал киномеханик при входе в зал. Посетители раздевались сами в гардеробе на первом этаже. Вход в верхней одежде в зал не допускался, и все соблюдали этот порядок.

Никогда и ничего из оставленной в гардеробе верхней одежды не пропадало. Клуб содержался в идеальном порядке и чистоте. Художественная самодеятельность — хор, оркестр, солисты, танцоры были гордостью коллектива и выезжали с концертами и Эгвекинот, Иультин, в подшефный колхоз, в совхоз Конергино. Библиотекой, на общественных началах, заведовала техник-конструктор ПТО Лида Кочергина.

Охрана общественного порядка в поселке Озерный поддерживалась народной дружиной, а также общественным нештатным участковым уполномоченным райотдела милиции, которым все годы был слесарь-

сантехник Николай Иванович Стрельцов, работавший в мехцехе. Штаб дружины на своих заседаниях регулярно рассматривал все случаи нарушения общественного порядка, семейные и квартирные конфликты и принимал по ним решения, направлял их, в необходимых случаях, в милицию. Но до этого дело, как правило, не доходило... В аппарате управления трудились опытные и трудолюбивые работники. Впоследствии мне не пришлось ни разу никого ни упрекать, ни наказывать за упущения или недисциплинированность, и если и были перемещения, то только с повышением в должности.

Начальником производственно-технического отдела был Ким Павлович Павлов, ветеран Озерного, работавший здесь вместе с женой Евдокией Давыдовной еще со времен строительства ДЭС-1, с 1951 года. Работал он на ней механиком, и потом перешел в ПТО. Жена все годы была дежурной на Главном щите управления. Проработали они на ЭРЭС более тридцати лет, вырастили двух дочерей и внуков. Плановой работой занимались старший инженер-экономист М. И. Хопачева, потом А. И. Овсянникова. Главный бухгалтер А. Ф. Синякин тоже был одним из ветеранов Озерного и к моему приезду работал здесь более 15 лет. Кадрами занималась старший инспектор М. В. Стяжкова Она же была ряд лет секретарем партийной организации.

***

После отъезда А. И. Кузнецова мы поселились в его квартире. Жена ожидала в начале мая ребенка. Дорога в Эгвекинот постоянно заносилась снегом. Вездехода на станции не было. Поэтому сразу после праздника я отвез жену в родильный дом в Эгвекиноте. Родила она 22 мая. Дочь мы назвали Мариной. В честь радостного события я привез жене живые белые розы, самые настоящие, смотреть на которые сбежались медсестры и больные. Росли они у нас на станции, на окнах Главного щита, в кабинетах

и в лабораториях. Были они у многих в поселке. Привезла их с «материка» и развела семья Погореловых. После отпуска жена пошла работать на станцию в плановый отдел.

Глава 2
ПЕРЕСТРОЙКА

Уже при приемке дел у меня предварительно наметились основные направления дальнейшей работы. Основное — ликвидировать аварийные очаги и узкие места, обеспечить надежность работы станции и линии электропередачи. Второе — организовать экономическую работу, направленную на снижение себестоимости электроэнергии, и ликвидировать убыточность предприятия.

Аварийных очагов было немало. Наиболее уязвимой и ненадежной была ЛЭП Озерный-Иультин. Нужно было в ближайшие же месяцы заменять на ней изоляторы. Эта работа стояла в плане, и новые изоляторы были завезены еще в прошлую навигацию 1962 года на склады УМТС в Эгвекиноте. Но с заменой изоляторов почему-то не спешили, хотя зимой 1962–1963 годов случались аварии из-за обрыва изоляторов. На ЛЭП было более восьмисот промежуточных П-образных опор. По три изолятора, то есть более 2400 длинностержневых немецких изоляторов нужно было заменить на 14400 изоляторов тарельчатого типа. Я дал указание вывезти срочно их со склада УМТС и подготовил развозку их по линии до наступления паводка. Были организованы одновременно и бригады электромонтеров-верхолазов для их замены. График отключений согласовали с ИГРК. Для них выделялось по нескольку часов в каждое воскресение в течение всего лета 1963 года. Следующей неотложной задачей было восстановление дымовой трубы. Дело было не только в том, что труба выглядела ужасно, но из-за дальнейшей коррозии она могла вообще рухнуть целиком. По заказу Энергоуправления

«Дальстройпроект» разработал чертежи новой трубы, такой же металлической, как и старая. Для ее изготовления был заказан листовой металл в количестве 40 т. Не были решены самые существенные вопросы, сможет ли станция на месте изготовить своими силами такую трубу из листовой стали 8 и 10 мм толщиной, не имея оборудования для этого, и каким образом демонтировать старую трубу и установить на ее место новую, не останавливая станцию на несколько дней?

Неясность ответов на эти вопросы вынудила искать другое решение. И оно было найдено. Обсудив задачу с рабочими ремонтностроительного цеха, мы пришли к совершенно необычному способу восстановления трубы.

Было решено возвести вокруг работающей трубы новую железобетонную с помощью наружной подвижной опалубки, используя старую трубу, как внутреннюю опалубку. Для того, чтобы в дальнейшем защитить железобетон от разрушающих воздействий дымовых газов и от высокой температуры, было решено обложить старую трубу огнеупорным кирпичом. Металл старой трубы постепенно разрушится и останется железобетонная труба с огнеупорной футеровкой внутри. Все подготовительные работы были закончены в течение мая и июня, поставлены вокруг трубы леса, сделана подвижная опалубка высотой два метра, которая поднималась, по мере бетонирования, лебедками. В течение июля бетонные работы были полностью закончены. Бетон, подогреваемый теплом дымовых газов, схватывался быстро, и каждые двое суток мы поднимались на два метра от цоколя трубы, с отметки +7,0 м. Такая организация ремонта не имела аналогов на практике!

В текущих заботах я совершенно упустил необходимость доложить в Магадан о принятом нами способе ремонта трубы. Когда мы уже вели бетонирование, пришлось как-то говорить с Энергоуправленнем по другому вопросу. На проводе был А. И. Сигал и я, между прочим, сказал о

ремонте трубы. Он крайне возмутился такой «самодеятельностью» и на следующий день от него поступила телеграмма с требованием прекратить все работы и выслать в Магадан все чертежи и расчеты по трубе для направления на экспертизу в «Дальстройпроект». Чертежи и расчеты я сразу выслал, но работы прекращать было уже невозможно. Наоборот, я решил их форсировать, чтобы поскорее довести дело до конца.

Когда мы закончили бетонирование и разобрали леса, мне по какому-то вопросу позвонила из Магадана Л. В. Мешковская, зам. главного, и сообщила, вместе с другими новостями, что наши чертежи и расчеты по трубе сейчас рассматриваются в «Дальстройпроекте». Пришлось ей сказать, что труба закончена и благополучно дымит... «Как закончена? Ведь вам же сказал Сигал, прекратить работы!» «Да, Лидия Васильевна. Но за работу станции отвечаем непосредственно мы, а Энергоуправление второй год решает этот вопрос и ждет, когда труба совсем завалится. На станции из управления уже три года никого не было». На этом разговор был закончен, он положил начало новой конфронтации между мной и Энергоуправлением, какие, впрочем, бывали и ранее, в прошлом. На этот раз она закончилась неожиданно скоро. Из «Дальстройпроекта» было получено заключение, что «железобетонная конструкция трубы разработана с большим запасом прочности…» Вопрос был закрыт, и о нем в Энергоуправлении больше не вспоминали. Труба стоит уже более 25 лет, и я думаю, что если наши далекие потомки будут производить археологические раскопки на берегах Берингова моря в заливе Креста, то единственным сооружением, которое будет возвышаться над погребенными под аллювиальными отложениями реки Кирвакинот останками Эгвекинотской РЭС, будет железобетонная труба от котлов №1 и 2 первой очереди.

Нужно было использовать летнее время и для оборудования гаражей и бокса для ремонта. Для автогаража приспособили пустующее и частично

разрушенное здание бывшего распредустройства 6 кВ при ДЭС-1. Все внутренние перегородки в нем удалили, сделали смотровые ямы, ворота, смонтировали кран-балку и провели отопление. Получился хороший гараж на две автомашины. Для ремонта бульдозеров переоборудовали здание бывшей котельной при ДЭС-1. Теперь транспорт был обеспечен нормальными условиями для эксплуатации в любое время года.

Механический цех был реконструирован. Были удалены почти все внутренние перегородки. Получился большой светлый зал для станков. Помещение досталось и кузнечно-сварочному отделению. С инструментальной мастерской осталось три помещения вместо шести… В третьем квартале было построено 220 метров проходного железобетонного канала для гидрозолоудаления и налажена его работа. Ручная вывозка золы и шлака ушла в прошлое навсегда.

Для повышения надежности работы станции нужен был третий котел. Монтаж его велся участком треста «Дальэнергомонтаж» уже четыре года. Значительная часть труб и пароводяной запорной арматуры была использована для ремонта действующего оборудования. Детали котла №3 хранились плохо, подвергались коррозии и растаскивались. По этому вопросу прокуратурой района было даже начато расследование.

При сметной стоимости 374 тыс. руб. на 1 января 1963 года было освоено с 1959 года всего 214 тыс. руб. На 1963 год на окончание монтажа было выделено всего 85 тыс. руб. вместо 160 тыс. руб. Несмотря на недостаток средств, удалось договориться с ДЭМом о скорейшем окончании монтажа.

Со стороны станции монтажникам была оказана максимально возможная помощь. Были найдены необходимые трубы и материалы, завезены приборы и автоматика. Часть монтажных работ производилась силами цехов. Монтаж электрооборудования, КИП и автоматики был выполнен полностью силами станции. Прораб ДЭМа Нина Чкиря с

большой єнергией взялась за окончание монтажа котла. С ней я был знаком еще по АрГРЭС, где она была прорабом на монтаже котла №4.

В результате общих усилий работа по котлу, наконец, сдвинулась с места.

К осени 1963 года замена изоляторов на ЛЭП была наполовину выполнена. На понизительной подстанции Иультин смонтировали второй трансформатор 5600 кВА для резерва. Таким образом к зиме 1963–1964 годов станция подошла более подготовленной, чем в прежние годы.

Большие работы за летний период выполнялись и по подсобному хозяйству. В 1963 году план по птицеводству был резко увеличен. Поголовье птицы увеличивалось с 2000 голов на конец 1962 года до 5100 года на конец 1963-го, а план сбора яиц с 40 тыс. шт. до 216 тыс. штук. В связи с этим в первом полугодии 1963 года был смонтирован и пущен в работу первый и единственный на Чукотке инкубатор. До сих пор цыплята для птицефермы завозились самолетом из совхоза «Дукча» под Магаданом, что стоило немало денег. Последний завоз был в 1962 году. При этом часть цыплят погибла. Теперь в завозе не будет необходимости. К моему приезду инкубатор уже устанавливался. Собирали и налаживали его работу специалисты электролаборатории и электроцеха Гутерман, Ватлин, Ватутин и Комаров.

Помещался инкубатор в деревянном рубленом здании, где когда-то была контора ДЭС-1. Зоотехник Зоя Одинцова ездила в «Дукчу» на учебу, а для передачи опыта и помощи по инкубации и выращиванию цыплят иа ЭРЭС была командирована из «Дукчи» опытная птичница Филюта, которой наша Зоя годилась в дочери. Инкубатор «Универсал» был снабжен автоматическим регулированием температуры и влажности воздуха, периодического поворота на 90 градусов, в обе стороны, лотков с яйцами. Точность работы автоматов была высокой. Температура

поддерживалась в пределах от 37,4 до 37,5 градусов, а влажность от 54 до 56 процентов.

На 21-й день уже можно было через стенки выводного шкафа слышать писк нового поколения. Цыплята начинают пищать еще внутри яйца, даже не разбив еще скорлупу. Кругом слышен писк, а ни одного цыпленка еще не видно... А какое нужно острое зрение и опыт, чтобы в суточном возрасте производить отбор петушков! В первый год петушки сбыта не имели, и по неумолимым экономическим законам их безжалостно убивали, ударяя головой о край стола! Растить петушков в хозяйстве было убыточным делом. Впоследствии им нашли сбыт, продавая населению на выращивание по три копейки за штуку. Некоторые брали по 100–200 штук.

А сколько труда уходило на выращивание молодняка! Здесь и строгое соблюдение теплового и светового режима в помещении, и чистота, и своевременное проветривание, кормление и поение, облучение кварцевыми лампами, обогрев софитами и многое другое.

Вспоминаю настойчивость и энергию Филюты и Одинцовой, как они «одолевали» меня своими многочисленными требованиями, чтобы были созданы цыплятам все эти необходимые условия...

В 1963 году был также увеличен план по выращиванию томатов с 46 до 71 центнеров. Поэтому дополнительно было построено 600 $м^2$ теплиц и их площадь достигла 1600 $м^2$.

Следующей задачей, которую нужно было решить, это ликвидировать убыточность предприятия. Экономическая работа находилась на ЭРЭС на низком уровне. Предприятие работало неэкономично и приносило большие убытки. Например, 1961 год был закончен с убытком 687 тыс. рублей, в том числе от промышленной продукции 535 тысяч. В 1962 году убытки были уже ниже и составили 237 тысяч, в том числе от промпродукции 56 тыс. руб. Основные убытки

приносили жилищно-коммунальное хозяйство и подсобное сельское хозяйство. Промышленная продукция должна была приносить прибыль, которая перекрывала бы убытки этих хозяйств, но пока этого не было. Убытки давали все отрасли, потому что на предприятии плохо считали расходы. «Относитесь к расходам так, будто они идут из вашего собственного кармана», — вспоминал я слова первого секретаря обкома.

Я уже имел опыт внедрения цехового хозрасчета на Аркагалинской ГРЭС. Здесь же была подлиная целина. Борьба за снижение себестоимости началась только год назад, когда предприятию присвоили звание коммунистического труда. Этот год дал результаты. Себестоимость сразу уменьшилась: За 1000 киловатт-часов она составила: в 1961 году — 101 рубль 28 коп.; в 1962 году — 86 рублей 42 коп.; в 1963 году — 79 рублей 65 коп. Коллектив поставил перед собой задачу — работать без убытков уже с 1963 года. Для достижения этой цели было проведено много мероприятий по экономии топлива, улучшению тепловой схемы станции, использованию тепла отходящих дымовых газов, охлаждающей воды, уменьшению потерь угля при хранении и т. д. Экономия зарплаты была получена от сокращения обслуживающего персонала путем расширения зоны обслуживания, совмещения профессий, внедрения автоматизации и дистанционного управления. В котельном и турбинном цехах сократили пять рабочих мест с обслуживающим персоналом 20 чел. Была пересмотрена структура цехов и служб и произведено их укрупнение. Так ДЭС-2 и Иультинская подстанция были подчинены району сетей, электролаборатория и связь — объединились с элоктроцехом, котельный и турбинный цех слились в один — котлотурбинный цех, кислородная станция включена в состав мехцеха. В итоге вместо 19 цехов и участков осталось 13. Укрупнение цехов дало не только экономию на заработной плате порядка 60 тысяч рублей в год и сокращение персонала, но и улучшило организацию производства, устранило многие межцеховые

претензии и споры, повысило использование рабочих на ремонтных работах, сократило расходы на инструмент, материалы и механизмы. Большой эффект давало овладение рабочими двумя и более профессиями. Многие слесари-ремонтники, например, освоили искусство электро- и газосварки, машинисты котлов и турбин изучили специальность слесаря и могли работать на ремонтах и т.д.

В 1963 году было подано 116 рацпредложений, из них 99 были внедрены в том же году и дали 43 тысячи рублей экономии. В итоге 1963 год был закончен с прибылью по промышленной продукции 225 тысяч рублей, которая перекрыла убытки жилкомхоза подсобного хозяйства и, в целом, по предприятию впервые была получена прибыль в сумме 66 тыс. руб. С 1964 года была введена система внутрецехового хозрасчета. Резервы были далеко не исчерпаны. Это было только начало борьбы за рентабельность.

***

В феврале 1964-го я был в Магадане с годовым отчетом. На заседании энергетической секции Технико-экономического Совета СНХ А. И. Сигал делал доклад о строительстве ГЭС на реке Ланковая под Магаданом.

Спустя всего три недели, 7 марта, нас всех потрясло известие о его безвременной кончине. Он болел давно, но переносил болезнь на ногах и работал. И когда делал доклад, он тоже был болен. Умер он на 47-м году жизни. «Магаданская Правда» поместила некролог, подписанный руководителями области, Совнархоза, Энергоправления и предприятиями отрасли…

***

В середине марта мы всей семьей выехали в очередной отпуск, которым не пользовались с 1961 года. Из Эгвекинота в Анадырь доставил нас АП-2. Об аэропорте Анадырь в те годы лучше не вспоминать. Здесь люди могли находиться по неделе и больше в ожидании «бортов» и спали ночами кто в кресле, кто на газете, на полу...

Тогда уже начались прямые рейсы Анадырь-Москва через Тикси и Амдерму, которые выполнялись самолетами ИЛ-18. В то время это был самый неосвоенный маршрут с «северной» экзотикой, и многие предпочитали лететь испытанным путем через Магадан и Хабаровск. Но мы спешили — дочке не было еще года. Полет прошел хорошо. В Москве после длительного ожидания нам дали двухместный номер в гостинице «Украина» на втором этаже. В столице мы провели неделю, бегая то в ГУМ, то в ЦУМ, то по десяткам других магазинов, где покупали, что было нужно и не нужно. После завьюженной Чукотки весенняя и шумная столица казалась нам прекрасным сном.

Наш дом был в Грозном, где у жены жила мать. До отъезда на Колыму в 1954 году жена сама жила в Грозном с двенадцатилетнего возраста, а родилась и выросла в станице Червленая, недалеко от него. Мать ждала гостей с нетерпением, так как ни разу не видела ни своего зятя, ни внучку. Грозный встретил нас теплым дождем. Деревья шумели листвой. Так за десять дней мы перенеслись из суровой зимы в настоящее лето. С 18 апреля по 13 мая у нас были путевки в санаторий «Минутка» в Кисловодске. Мать мы забрали с собой, а дочку оставили в Грозном на попечение хорошей пожилой женщины — нашей соседки. В Кисловодске для матери нам удалось купить курсовку и снять комнатку в центре города. Каждый день мы ездили к ней, гуляли в знаменитом парке, принимали ванны…

В период отпуска мне предстояло проделать целое путешествии. В Мяундже оставалась моя автомашина «Волга» ГАЗ-21, приобретенная еще

в 1958 году. Когда год тому назад, в марте 1963-го мы уехали на Чукотку, машину пришлось оставить в Мяундже. Стояла она в поселке, в небольшом деревянном гараже под присмотром знакомого водителя АрГРЭС Володи Малиновского, с которым я договорился вывезти машину через Магадан в навигацию 1964 года на «материк», и вот, вернувшись 14 мая из Кисловодска в Грозный, я уже на следующий день выехал обратно на север.

Итак, я снова оказался в Мяундже, где жил и работал долгих и напряженных девять лет с 1954-го по 1963 годы. Впервые я был здесь не по служебным, а по личным делам, как отпускник и частное лицо, и не нужно было ходить на работу…

За год моего отсутствия мало, что изменилось на станции, не считая, что мой преемник А. И. Кузнецов переделал вход в служебный корпус, соорудив внутри небольшой застекленный вестибюль для посетителей, ожидающих получения пропуска на станцию. Но «моральный» климат, как мне поспешили «насплетничать», изменился значительно. Новый директор хотел решительно и быстро внедрить в коллективе такие же обычаи и порядки, как в Озерном на Эгвекинотской РЭС. Но здесь это давалось ему с трудом и встретило сопротивление. Никто в клубе не хотел снимать верхнюю одежду на киносеансах, пели в хоре художественной самодеятельности только насколько человек и «предписания» директора «иди и пой» упорно не выполняли…

Коллектив АрГРЭС был менее сплоченным, чем на ЭРЭС. Здесь люди, съехавшиеся с разных концов страны, чаще менялись, да и коллектив был в три раза больше. Кроме того, почти половина жителей поселка Мяунджа работали не на станции, а в других организациях. Я не стал больше ходить на станцию, чтобы не отрывать людей от дела и не вызывать лишних разговоров.

С В. Малиновским мы договорились о подготовке машины и об отъезде. Он собирался в отпуск с женой и ребенком, но теперь ей предстояло лететь в свой Иркутск без него. Брать ее в машину с ребенком, мы не решились. Володя планировал присоединиться к ним в Иркутске, когда машину доставим на «материк». Через несколько дней его жена с дочерью улетели в Иркутск.

29 мая мы выехали из Мяунджи в Магадан, где 2 июня погрузились на теплоход «Смольный». Из пяти дней плавания три дня нас мучил жестокий десятибалльный шторм в Охотском море. Вспоминая, как утонул здесь генератор от турбины «Вумаг», мы крепко-крепко привязали тросами «Волгу» к крышке трюмного люка, на котором она стояла, и по очереди дежурили ночью в машине, пока другой спал в каюте.

Мы мечтали погрузить машину на платформу в Находке и сопровождать ее до Грозного через весь Союз. Но наши мечты не сбылись. Платформ не было ни в Находке, ни в Хабаровске, куда мы добрались по дорогам Приморья с трудностями и приключениями на третьи сутки. Пришлось машину отправить из Хабаровска в ящике, а нам лететь самолетом. Мне — в Грозный, а В. Малиновскому — в Иркутск.

«Волга» прибыла в Грозный через 20 дней. Ящик от нее мы использовали как садовый домик на участке, где он стоит почти 25 лет.

С прибытием машины ежедневно мы мотались то на садовый участок в восьми километрах от города, то по родственникам, то по магазинам. До конца отпуска оставалось еще полтора месяца, и мы поехали на несколько недель к морю, в Анапу, взяв с собой сестру жены с ребенком, ровесником нашей дочери. Это путешествие по дорогам Северного Кавказа и Кубани прошло без особых происшествий, не считая, что в Анапе мы все получили сильные ожоги от упорного желания побольше загореть.

Настала пора возвращаться на Чукотку. Я должен был дать возможность И. А. Морину использовать свой очередной отпуск еще в теплое время года. Дочери был 1 год и три месяца, и мы решили оставить ее с бабушкой в Грозном на два года, до следующего отпуска. Наступил день отъезда. Провожала нас мать жены с годовалой внучкой на руках. Когда мы садились в самолет, начался такой «концерт» на весь аэропорт, что мы готовы уже были взять дочку с собой. Но, ничего не поделаешь. Наши сердца разрывались от этой сцены, но оставить ее было необходимо и разумно, потому, что на Чукотке она часто болела простудой.

Прилетев во Внуково, через несколько часов мы пересели на ИЛ-18 до Анадыря. Аэровокзал, как всегда, был забит пассажирами, но через день мы уже летели в залив Креста. Морины с нетерпением ждали нашего приезда и через три дня улетели в отпуск. С первого дня я окунулся в текущие дела. Жена тоже пошла на работу в плановый отдел.

***

В Озерном я не был пять с половиной месяцев. За это время не было ни аварий, ни ЧП. За весну и лето были проведены плановые ремонты котлов, одной турбины и дизеля на ДЭС-1 бригадами «Магаданэнергоремонта», продолжалась замена изоляторов на ЛЭП, завершался монтаж котла №3. Дружная работа коллективов монтажников и станции увенчалась успехом. В октябре 1964 года котел №3 был закончен и введен в эксплуатацию. В Совнархозе и Энергоуправлении это вызвало полное удивление. Об этом котле все давно забыли в Магадане и считали, что он вообще не будет закончен по причине разукомплектованости. Никто им не интересовался, а от нас тоже не было никакой информации из-за массы других дел.

Вот, что писала о делах в Озерном «Советская Чукотка» 16 октября 1964 года:

«Горят огни Озерного» (*по телеграфу):*

1

На районной электростанции введен в строй третий котел. Работами по его подготовке руководили начальник котельного цеха т. Карпов, энерголаборатории т. Гутерман, строительного цеха т. Брылев. Сейчас работают одновременно два котла. Повысилась надежность работы станции, появилась возможность экономить топливо, облегчен труд кочегаров, отпала надобность в шуровщиках. Теперь энергетики укладываются в нормы расхода угля.

2

В котельном цехе РЭС смонтирован электротельфер для доставки оборудования и стройматериалов, особенно нужных в период ремонтных работ. Теперь благодаря рабочим т. т. Проскурякову, Куркову и Галенко, выполнивших это важное дело, доставка тяжестей механизирована.

3

Более тонны огурцов собрано в новой теплице парникового хозяйства энергетиков, площадь которой 560 $м^2$. В остальных теплицах идет сбор урожая томатов. Всего в этом году выращено 13 тонн различных овощей. Это почти вдвое больше прошлогоднего. Овощи отправлялись в Иультин, на мыс Шмидта, Амгуэму и в Конергино. Большая заслуга в успехе работы растениеводов предприятия принадлежит тепличницам т. т. Курковой, Погореловой и другим.

4

Идет реконструкция механического цеха электростанции, обновляется его станочный парк. Новый токарный станок, например, позволит обрабатывать детали диаметром в один метр. Раньше же такого размера запчасти из-за невозможности реставрации нередко выбрасывались на свалку.

5

В поселке энергетиков, Озерном, есть еще дома барачного типа. Они сложены из камня. Решено их благоустроить. Сейчас на улице Полярной дом №5 уже надстраивается. Вместо четырнадцати комнат и общего коридора в нем будут четыре двухкомнатных квартиры с максимумом удобств. В частности, в них будут ванные.

6

Коллектив цеха электросетей и подстанций, возглавляемый т. Болдовым, закончил ремонт электролинии Озерный–Иультин. Недавно работники линии

получили мощный вездеход и высокопроходимую машину. Теперь линейщикам не страшны ни зимняя пурга, ни летнее бездорожье.

***

Прошел Октябрьский пленум (1964 года) ЦК КПСС. Начался новый период в жизни партии и государства. Решения пленума призывали к научно-обоснованному руководству экономической и общественной жизни, к глубокому анализу действительности, к отказу от поспешных, непродуманных волевых решений. Все мы ожидали в ближайшем будущем больших перемен и в области управления промышленностью.

В декабре 1964 года в Магадане был областной слет ударников коммунистического труда. Были на нем и наши делегаты. Председатель обкома профсоюзов В. Тимофеев сказал о нашем коллективе: «Эгвекинотской районной электростанции первой в области было присвоено звание “Предприятие коммунистического труда”. После этого коллектив вступил в борьбу за звание “поселок коммунистического быта”. И сейчас, куда бы вы не зашли — на электростанцию, в столовую, магазин, общежитие, в школу, клуб, — везде высокая культура, все сделано с любовью. Излюбленное место отдыха энергетиков — клуб. Надо сказать, что это действительно храм культуры и знаний. Он привлекает уютом, чистотой, разносторонней и интересной работой, причем все это делается на общественных началах.

Много труда вложил коллектив в создание своего подсобного хозяйства. Теперь вы можете летом и зимой купить здесь свежее молоко и яйца, ранней весной и поздней осенью — помидоры, огурцы, разную зелень. К свадебному столу или к новоселью вам подберут букет цветов, выращенных в суровых полярных условиях», — об этом писала «Магаданская Правда» 17 декабря 1964 года.

Все это, действительно, так и было. Может быть, только следовало бы вместо слов «коммунистический труд» применять определение «социалистический труд», потому что коммунистический труд есть труд бесплатный и вознаграждается по потребности. Мы все еще живем и, видимо, долго будем еще жить в социалистическом обществе. Но это была общая переоценка нашей реальной действительности, которая была исправлена только решениями XXVII-го съезда КПСС в 1986 году.

***

Но были не только успехи и достижения. Имелось очень много трудностей и недостатков. С наступлением зимних морозов и пург на открытом складе угля создалось, как и раньше зимой, тяжелое положение с подачей угля на станцию. Уголь, завозимый на склад в летнее время, укладывался в штабели высотой до двух метров. Так полагалось по старым, давно отмененным нормам для самовозгорающихся углей. По действующим правилам, размер штабелей не ограничивался ни по высоте, ни в плане, а определялся только возможностями складских механизмов. При этом требовалась послойная укатка верха штабелей и их откосов. Однако на станции продолжали укладывать штабеля по-старому — высотой до двух метров. Это ежегодно приводило к тому, что зимой уголь промерзал на всю толщину и набивался снегом от зимней пурги. Такой смерзшийся слоеный «пирог» из смеси угля со снегом предстояло в течении всей зимы взрывать и подавать на станцию. В процессе вторичной «добычи» угля пурга добавляла в него новые порции снега...

После того, как в зиму 1964–1965 годов мне пришлось в течение почти двух месяцев, по 4–5 часов ежедневно, вместе с бурильщиками, взрывниками и бульдозеристами «добывать» мерзлый уголь, промерзая со всеми до костей на непрекращающейся неделями пурге, я понял, что так больше работать нельзя, и нужно перестроить всю эту идиотскую

«технологию». Не обошлось без объяснений с главным инженером, спокойно в это время попивающим чаек в своем кабинете и наблюдающим из окна взрывные работы. Как он привык к этому безобразию на угольном складе за четыре года своей работы?

Эта зима стала последней для взрывных работ. Во-первых, мы приобрели экскаватор со скреперным ковшом, во-вторых, уже в завоз угля в 1965 году складывали его в большие штабели высотой, по 6 и более метров, а также отсыпали экскаватором конусы высотой до 10 м с помощью удлиненной стрелы. Откосы штабелей укатывали специальным катком, привязанным тросами к бульдозеру, а цепляя каток к стреле экскаватора, укатывали им поверхности пирамид-конусов с углем. Теперь уголь промерзал не более чем на 30–40 см. Вскрыв эту мерзлую «корку», мы без всяких затруднений выгребали из штабелей теплый, парящий на морозе уголь. Прекратились взрывные работы, резко сократились поломки и ремонт бульдозеров, станция стала получать чистый от снега теплый уголь, улучшилось его сгорание, сократился расход. До чего все оказалось просто...

В 1964 году вместо беринговского угля стал поступать сахалинский. Он содержит меньше серы и золы, лучше хранится и сжигается. Но стоимость его была высокой. Станция потребляла до 50 тыс. тонн сахалинского угля, что при цене 44 р. 32 к. за тонну, с учетом стоимости морских перевозок, составляло в год круглую сумму 2 млн. 200 тыс. рублей.

В то же время, недалеко от нас имелось Анадырское угольное месторождение, и стоимосъ его составляла бы всего 18 р. 77 к. при почти такой же калорийности: 4700 ккал против 5000 ккал для сахалинского угля. Переход на Анадырский уголь позволил бы снизить себестоимость 1 кВт·ч с 8,1 до 6,1 копейки и сэкономить 1 млн. 146 тыс. рублей в год. Остальные потребители Иультинского района получали тоже около 50

тыс. тонн сахалинского угля, и при замене их на Анадырский они получили бы такую же экономию.

Первый раз о поставках Анадырского угля мною был поднят вопрос в статье «Работаем без дотации», помещенной в «Магаданской Правде» 21 апреля 1964 года и вторично — в статье «Дайте Анадырский уголь» в областной газете 28 мая 1965 года. Малая мощность шахт и отсутствие морского причала для погрузки угля препятствовали быстрому осуществлению наших просьб. Но шли годы, и ровно ничего не делалось для этого. Первое и незначительное количество анадырского угля, что-то около пяти тысяч тонн, было получено только в 1971 году.

Тоннель

Ходить в пургу на станцию всем было очень тяжело. У большинства работающих были длинные брезентовые плащи с капюшонами и снегозащитные очки. Плащи одевали поверх зимнего пальто, чтобы ветер не пронизывал насквозь и снег не набивался в ткань или мех, образуя корку. Каких-то 800 метров от поселка до станции приходилось иногда идти по 30–40 минут против ветра, а бывало, что, выйдя со станции после работы, люди долго блуждали в снежной струе, в темноте, в поисках вахты-проходной, натыкаясь не раз на колючую проволоку. На Иультинском ГРК была такая же проблема. Там, я слышал, собирались построить наземную длинную деревянную галерею от поселка до рудника для пешеходов. Но эти планы так и остались невыполненными. Мы решили эту задачу иначе. Грунты в Озерном очень хорошие для строительства. Сложены они на большую глубину из сухого галечника с примесью речного песка. Здесь не было льдистых грунтов, как в Мяундже. «Сухая» мерзлота не боялась оттайки, так как грунты при этом не давали

осадки. Поэтому было возможно без больших затрат построить подземный пешеходный переход между поселком и станцией.

С учетом прокладки в нем прямой и обратной линии теплосети и водопровода на поселок, его ширина была принята в 2,2 метра, высота 2,25 м. Стены решили делать бетонными, монолитными, толщиной около 50 см, заливаемые между внутренней опалубкой и грунтом «в распор», а перекрытие — монолитное железобетонное. Для утепления поверх перекрытия предусматривалась шлаковая засыпка с бетонной коркой, чтобы по тоннелю летом можно было ходить, как по тротуару.

Денег на строительство тоннеля у нас не было, поэтому смету не составляли. Но рабочие чертежи разработали. Строительство проводилось за счет использования имеющихся механизмов и людей путем выделения рабочих из цехов в рабочее время, а также привлечения людей к работе в свободное для них время, с поощрением дополнительной оплатой за отработанные часы, как мы в шутку говорили, за «доллар в час». Желающих подработать было много. Земляные работы были начаты в сентябре 1964 года и были полностью механизированы. Днями и вечерами бульдозеры пробивали траншею, постепенно углубляясь до проектной отметки — 2,5 метра. Галечные грунты легко поддавались разработке, особенно после вскрытия верхнего уплотненного слоя. За сентябрь и октябрь удалось пройти более 300 м траншей, но потом пришлось отложить работы до весны 1965-го, так как постоянно заносило снегом...

Наступил 1965 год. Не могу забыть страшный день 19 января. Пурга свирепствовала вторые сутки. Ночью меня разбудил звонок из Эгвекинота. Звонил первый секретарь райкома Леонид Васильевич Андриенко.

— Нужно выслать бульдозер в район 14–17-го километра трассы и оказать помощь в поисках пропавшего человека. Он возвращался с колонной машин из Иультина в Эгвекинот. На 24-м км колонна застряла и снегу, все водители, и этот человек оставили машины и пошли пешком к

14-му километру. Водители все пришли, а его потеряли. Возвращались, искали, но не нашли. Последний раз его видели на 17-м км. Он шел сзади группы. Это уполномоченный райотдела КГБ. У него при себе важные документы и личное оружие. Мы отсюда выслали два бульдозера с будками на санях и вездеход. Пусть ваш бульдозер присоединится к ним.

— Все понял, Леонид Васильевич. Сейчас организую, — ответил я и дал указание механику, через 30 минут наш бульдозер уже шел по дороге в сторону 14-го километра. Из окна квартиры, выходящего в тундру, я видел огни его фар. На нем были лучшие наши бульдозеристы Виктор Бобровник и Павел Свистунов. Вскоре вдали показались огни бульдозеров и вездехода, приближающихся со стороны Эгвекинота. В течение ночи я не раз звонил дорожникам на 14-й км, но никаких новых сведений о пропавшем не было. Поиски продолжались вою ночь. Рассвело. Мы с женой пошли на работу.

Скорость ветра достигала 50 метров в секунду. Нас прямо несло по улице. Держась друг за друга, часто падая в сугробы, мы все время бежали, не имея возможности остановиться. В конце концов мы оказались прижатыми к колючей проволоке ограды станции. До проходной нужно было добираться еще метров сто пятьдесят вправо, вдоль ограды, но мы уже совсем выбились из сил. Напор ветра не давал нам оторваться от колючей проволоки и, если удавалось сделать несколько шагов, нас снова прижимало к ней. Вдруг жена заявила: «Я вернусь домой. Я больше не могу». По ее лицу катились слезы. «Как ты вернешься домой против ветра, когда мы не можем даже одного шага сделать?»

Кое-как, с большим трудом, пользуясь короткими, в несколько секунд, едва заметными ослаблениями напора ветра, мы оторвались от проволоки и выбрались на дорогу к проходной. Около деревянной опоры ЛЭП — 110 кВ, мимо которой мы пробирались, нас начало «бить» током. Здесь явно была какая-то утечка, и действовало шаговое напряжение. Я

отпустил руку жены и сказал, чтобы она за меня не держалась, а двигалась следом, пока не пройдем опору ЛЭП. Действие напряжения заметно уменьшилось. До проходной оставалось меньше ста метров. На них ушли еще минут двадцать.

От проходной до главного корпуса идти было уже легче. Здесь дорогу частично прикрывали здания механического цеха и склада. Дорога на работу отняла около получаса вместо десяти минут в тихую погоду. Когда я обходил служебные кабинеты, лаборатории и цеха, как я это обычно делал в начале рабочего дня, то заметил, что многие сотрудницы сидели и тихо всхлипывали, вытирая слезы на глазах и приводя себя в порядок, не будучи в состоянии еще успокоиться и приступить к работе после перенесенного нервного напряжения...

Вскоре с поисков возвратился наш бульдозер. Вернулись в Эгвекинот и бульдозеры с вездеходом автобазы, доставив туда водителей застрявшей в пути автоколонны. Не только в этот день, но и все последующие дни, недели и месяцы поиски пропавшего не дали никаких результатов. Нашли его только в августе, у самой дороги, в небольшой ложбинке на 16-м километре...

Пурга, тем временем, свирепствовала целый день и нисколько не уменьшилась к концу рабочего дня, когда всем предстояло возвращаться домой. Женщин предупредили, что в поселок их повезет трактор с будкой на санях, и чтобы они не шли в одиночку. С большим трудом трактор добрался до края поселка и тут застрял в сугробах. Но скорость ветра к этому времени стала уменьшаться и периодически колебаться, а это верный признак близкого конца пурги. Я вышел со станции часа через три после конца рабочего дня. За это время несколько человек заблудились на территории станции. Некоторые, выйдя из главного корпуса, взяли слишком влево и вместо проходной попали на угольный склад, за автовесами, и там уперлись в колючую проволоку. Другие, наоборот,

приняли вправо и попали к зданию стройцеха. Начальник котельного цеха В. И. Карпов за стройцехом провалился в полузанесенную траншею, отрытую под тоннель, и долго пытался оттуда выбраться, кричал, звал на помощь, но никто его не слышал. Он, может быть, и просидел бы в ней до конца пурги, но часа через два ему удалось добраться до кучи грунта в конце траншеи и по ней выкарабкаться на поверхность.

После этого дня мы твердо решили ускорить строительство тоннеля и закончить хотя бы его первую очередь — участок в 300м, в 1965 году. К 1948-й годовщине Великого Октября, упорно работая все теплые месяцы, мы закончили первую очередь и зиму 1965–1966 годов уже ходили по тоннелю. Уже первая очередь строительства дала нам облегчение. О чем только не писали тогда газеты!

«Улица под землей», — назвала свою корреспонденцию «Советская Чукотка» за 26 сентября 1965 года. Специальный корреспондент Е. Эберлин писал: «Еще только начали строить тоннель, а у озерненцев уже рождались новые планы построить целую систему подземных переходов. Они пойдут к детским учреждениям, магазину и другим зданиям, куда постоянно тянутся вереницы рабочих, служащих, ребятишек. Всю эту систему люди любовно называют «озерненское метро». Коллектив намечает сдать в эксплуатацию первую очередь стройки — пятисотметровый тоннель — весной будущего года. Это будет единственное такое сооружение на Чукотке. Оно значительно улучшит бытовые условия жителей поселка».

Не было у нас таких широких планов. Все это придумал корреспондент. Было только желание соединить кратчайшим путем поселок со станцией. Уже потом родилась мысль сделать два ответвления: к мехцеху и спорткомплексу, внутри промзоны. А журнал «Вокруг Света» вообще написал, что на Чукотке в поселке Озерный построена подземная улица и по ней уже пошли… автомобили.

В 1966 году пешеходный тоннель был достроен. Его вторая очередь включала участок от стройцеха до главного корпуса, а также подземный вход в стройцех, ответвления в механический цех и к спортивному комплексу. В поселке тоннель был продлен до здания школы, и устроен постоянный вход с вахтой-проходной. Вход в главный корпус был сделан прямо в подвальную часть вестибюля и, поднявшись по лестнице, люди оказывались на первом этаже главной лестничной клетки.

Общая длина всей подземной «улицы» с ответвлениями составляла около 700 метров. Теперь в зимнюю пургу можно было всем по пути на работу и обратно ходить по тоннелю в самой обычной одежде, даже в демисезонных пальто. Заболеваемость среди наших трудящихся снизилась в 1966 году против 1965 года на 27%, а число дней нетрудоспособности — на 36%.

Глава 3
АМГУЭМА

В феврале 1965 года по просьбе первого секретаря Иультинского райкома КПСС Л. В. Андриенко я проводил технико-экономические расчеты, итоги которых были изложены в докладной записке «О выборе оптимального варианта энергоснабжения промышленных районов Чукотки». В ней было отмечено, что быстрое развитие горнодобывающей промышленности при одновременном общем подъеме экономики и культуры Чукотского национального округа требует создания достаточной энергетической базы. Дефицит электроэнергии в Билибинском, Чаунском, северной части Иультинского (ныне Шмидтовском) и Анадырском районах не дает расширять добычу ценных металлов. Высока себестоимость электроэнергии. Даже на районных паротурбинных станциях она колеблется от 8 до 14 копеек за кВт·ч, ввиду высоких транспортных расходов на завоз топлива. На мелких дизельных

электростанциях себестоимость энергии значительно выше. Наибольший дефицит электроэнергии был в Билибинском районе, который намечалось покрыть за счет строительства атомной электростанции. Чаунский район снабжался от РЭС в Певеке с устаревшим и малоэкономичным оборудованием, работавшей на дорогом сахалинском угле, цена которого достигала 63 рублей за тонну или 88 рублей за тонну условного топлива 7000 ккал/кг, а себестоимость электроэнергии до 11,1 копейки за киловатт-час. В северной части Иультинского района были выявлены перспективные запасы драгоценного металла и организованы новые прииски. Потребность в электроэнергии быстро росла. В остальной части Иультинского района предстояло освоение новых месторождений ценных металлов. Эгвекинотская РЭС работала на угле стоимостью 62–69 рублей за тонну условного топлива и себестоимость киловатт-часа была не ниже 8–8,7 копеек.

В Иультинском районе имеется весьма ценный источник гидроэнергии — река Амгуэма. Возможность ее гидроэнергетического использования рассматривалась еще в период моей работы в «Дальстройпроекте» в 1950 году.

Примерно в 10 км ниже моста, на 174 км автодороги Эгвекинот-Иультин, река Амгуэма пересекает в скалах и двух местах горный хребет и выходит на равнину к берегам Чукотского моря. Здесь было возможно сооружение, как тогда предлагалось, электростанции 100 тысяч кВт с выработкой более 600 млн. кВт·ч в год.

В последующие годы проектные организации Минэнерго СССР оценили в два с половиной раза более предыдущей возможную мощность каскада ГЭС на Амгуэме.

В первом от моста створе может быть построена плотина высотой 66 м и длиной по гребню 440 метров из каменной наброски, объемом 1,7 млн. куб. метров. Водохранилище, образуемое плотиной, обеспечивает годовое

регулирование стока реки Амгуэма и ее притока, реки Экитыки, объемом свыше 7 млрд. куб. метров. При создании водохранилища под затопление попадает 24 километра дороги, ЛЭП и деревянный мост через Амгуэму на 174 км. Дорога и ЛЭП могут быть перенесены, а в качестве моста можно будет использовать плотину ГЭС.

Строительство ГЭС дает большой экономический эффект и имеет решающее значение для народно-хозяйственного развития Чукотки. ГЭС дала бы возможность отказаться от завоза нескольких сотен тысяч тонн угля и многих десятков тысяч тонн дизтоплива в год и обеспечить развитие промышленных районов Чукотки на многие годы.

В докладной записке были рассмотрены различные варианты энергосбережения названных районов. Экономическое сравнение показало, что наименьшую себестоимость электроэнергии дает вариант строительства ГЭС на Амгуэме. Себестоимость ее энергии будет ниже 0,8 копейки за киловатт-час.

В докладной записке 1965 года были сделаны такие выводы: 1) электроснабжение промышленных районов Чукотки после 1970 года следует осуществлять от двух основных электростанций — Билибинской АЭС и ГЭС на реке Амгуэма, объединенных в одну энергосистему; 2) существующие Чаунская и Эгвекинотская РЭС должны работать только до строительства АЭС, ГЭС и соединительной ЛЭП. В последующем они могут использоваться для теплоснабжения Певека, Эгвекинота и как резерв; 3) для осуществления подготовки к строительству ГЭС целесообразно в ближайшие 1–2 года организовать инженерные изыскания и проектные работы.

Докладная записка была закончена 17 марта 1965 года и стала предметом обсуждения в районе, округе и в области. 27 апреля 1965 года ее обсудили на заседании энергетической секции Технико-экономического совета Совнархоза с участием представителей обкома КПСС, Северо-

Восточного геологического управления и «Дальстройпроекта». Основные ее положения и выводы были признаны правильными, и секция рекомендовала поручить Красноярскому отделению института «Гидропроект» составить технико-экономическое обоснование по использованию гидроресурсов реки Амгуэмы для решения вопроса о строительстве ГЭС. Решение секции было утверждено 28 апреля 1965 года заместителем председателя Северо-Восточного Совнархоза В. П. Березиным.

15 мая 1965 года «Магаданская Правда» поместила статью секретаря Чукотского окружкома КПСС В. П. Моторина, в которой он полностью одобрял строительство Амгуэмской ГЭС. Эта же статья была напечатана газетой «Советская Чукотка» 18 мая 1965 года.

***

Для подробного осмотра района предполагаемого строительства ГЭС мы выехали из Озерного на старенькой станционной «Победе» М-72 к верхнему створу вблизи моста через Амгуэму, на 174-м километре автодороги Эгвекинот-Иультин. Мы — это водитель Василий Попов, начальник ПТО ЭРЭС Б. А. Попок и я. Сначала мы заехали на 105-й километр, где к нам присоединился начальник сетей М. Ф. Болдов. На 174-м километре, на противоположном берегу, у нового построенного в этом году деревянного моста через Амгуэму нас поджидал П. Г. Шведаев, заведующий подстанцией Иультин, приехавший на своем мотоцикле. У Петра Григорьевича на реке Амгуэме была своя рыболовная «база», носящая в шутку название «Энергетик». «База» состояла из небольшого домика и сарая, навеса для вяления рыбы и большого стола с двумя скамьями, стоящих на открытом воздухе.

На «Победе» мы поехали прямо по тундре, вслед за П. Г. Шведаевым по высокому левому берегу реки, вниз по течению. Через

несколько километров увидели моторную лодку «Прогресс» с двумя моторами «Вихрь», привязанную к берегу. Оставив «Победу» и мотоцикл наверху, мы спустились к реке и сели в лодку. Моторы заревели, и лодка помчалась вниз по реке. Через несколько сот метров, где река делала крутой поворот вправо, лодка вошла в узкое, мрачное и глубокое скалистое ущелье. Это и был тот самый главный створ, где предполагалось строительство самой большой плотины каскада. Протяженность наиболее узкого участка ущелья невелика — около двухсот пятидесяти метров. Ниже ущелье расширяется, скалы отходят от реки в стороны, берега понижаются, русло становится шире, и стремительное течение переходит в спокойное и плавное...

«Энергетик» показался на левом берегу через километр ниже створа. Еще через несколько километров ниже река снова входит в скалы, пересекая горный хребет второй раз. В нижнем створе возможно строительство второй ступени ГЭС.

Причалив к «базе», мы высадились и расположились на отдых, оставив осмотр берегов и нижнего створа на следующий день.

После ужина, когда все улеглись спать, я попробовал с берега ловить удочкой хариусов. За этим увлекательным занятием я провел несколько часов, не обращая внимания на начавшийся дождь. Он шел всю ночь и прекратился, когда солнце было уже высоко. Вода поднялась на три четверти метра, и река неслась бурным потоком. С осмотром берегов пришлось торопиться — вода продолжала прибывать. Мы переправились на правый берег, осмотрели его в районе створа, потом вернулись на «базу» и стали собираться в обратный путь. Нижний створ осмотреть не удалось.

У правого берега течение было слабее и, запустив оба мотора, мы стали продвигаться вверх вдоль него. До самого узкого места оставалось еще метров двести, когда лодка постепенно перестала приближать нас к

цели и, несмотря на отличную работу двух моторов, совсем остановилась. Через несколько секунд нас стало сносить вниз и развернуло, как щепку, в обратную сторону. Через ущелье рвался мощный и бурный поток с таким ревом, что ничего не было слышно, и приходилось кричать друг другу. После дождя река преобразилась и то, что происходило сейчас в ущелье, резко отличалось от того, что мы видели вчера вечером...

П. Г. Шведаев проявил максимум искусства вождения, удержав лодку на плаву. Пришлось вернуться обратно и высадить двух человек, чтобы облегчить лодку. На берегу остались И. Ф. Болдов и В. Попов, а трое оставшихся снова попытались подняться и пройти ущелье.

Трудно описать, что мы пережили, проходя метр за метром ущелье среди грохота беснующейся вокруг воды. Казалось, что мы не поднимемся по этой «трубе». Я уже переложил в целлофановый пакет документы и высматривал место, куда можно было бы выплыть и за что-нибудь зацепиться в случае, если бы мы оказались в воде... Все-таки два мотора преодолели бурное течение, и лодка выбралась из ущелья, затратив на какие-то 200–250 метров больше часа упорной борьбы. Выше ущелья река была довольно спокойной, и лодка причалила к высокому левому берегу, где наверху стояли «Победа» и мотоцикл, оставленные нами вчера. Высадив нас, лодка вернулась за оставшимися товарищами. Прошло еще больше часа, пока она снова показалась, выползая из ущелья.

Взволнованно мы обсуждали пережитое, пока не пришли в себя и, успокоившись наконец, доехали домой. Долго мы будем мы помнить тебя, Амгуэма!

Вскоре, через несколько недель, в августе 1965 года, Совнархоз пригласил в Магаданскую область представителей Госкомитета по энергетике и электрификации СССР для решения вопроса о строительстве ГЭС на Колыме и Амгуэме. Подробности этой поездки мне стали известны от ее участника, инженера-гидротехника, начальника сектора

инженерных изысканий «Дадьстройпроекта», моего старого знакомого и друга Бориса Тихоновича Суворова. Привожу полностью его письмо:

Дорогой Роман Моисеевич!

Хочу поделиться с тобой своей радостью — строительство ГЭС в Магаданской области получило, наконец, признание! Теперь уже точно будут строится ГЭС на Колыме в Нижних порогах, и ГЭС на реке Амгуэма в скалах.

Расскажу все по порядку. В субботу, 14 августа, я получаю распоряжение от Совнархоза срочно выехать в Сусуман и там следовать за министром СССР, П. С. Непорожним по его маршруту.

Мне сообщили, что мы следуем, в частности, на Колымские пороги и на створ Амгуэмской ГЭС. Я захватил с собой карты 1:100 000, чтобы не сбиться с пути.

В Сусуман мы с начальником АХО СНХ И. К. Мельниковым и другими лицами прибыли в ночь на 15 августа на двух «Волгах» и одном «ЗИМе» и заночевали в гостинице.

Шел дождь и ночью, и днем. Едучи по трассе, мы его благословляли как избавителя от пыли. Тут же, в Сусумане, он надоел, особенно сопровождающим лицам, прибывшим в туфлях. Я, конечно, сразу одел сапоги, и мне дождь — одно удовольствие.

Около полудня в воскресенье пронесся слух, что на встречу министра приезжает Павел Яковлевич Афанасьев (первый секретарь обкома, *Р. Г.*) из Магадана. Действительно, какой-то самолет прогудел. Возможно, прилетел и Афанасьев. Наконец, к вечеру прибыл самолет из Якутска с московскими гостями. Сразу от аэродрома их увезли те самые машины, что прибыли из Магадана, на Мяунджу и Кедровый. Я от поездки туда уклонился. Хватит, знаю я эту Мяунджу. Вернулись министр и сопровождающие его лица в час ночи. Утром 16 августа мы вылетели на вертолете в район Колымских порогов. Погода выдалась скверная. Тянули вдоль дороги на малой высоте. Прошли Бурхалу, Ягодное, приближаемся к Дебину. Я написал записку командиру вертолета: «Покажите министру мост через реку Колыму». Вертолет сделал вираж, показал нам мост. Погода вообще была очень плохая. Порой мы попадали в снегопад, и не было видно земли, но путь от Дебина был уже лучше. Вскоре я написал записку Березину: «Проходим устье Бахапчи, осталось до порогов 15км». Идем низко над водой, с обоих берегов близкие высокие скалы. Внимательно

просматриваю реку. Здесь где-то должен работать отряд «Гидропроекта» на Нижних порогах. Вдруг все видим палатку и белую дюралевую лодку на берегу среди громадных валунов. Вертолет долго примеривался, как сесть на четыре точки среди этих валунов. Надо сказать, экипаж вертолета, доставившего нас на Колыму, был весьма опытным (т. Картушинский, т. Казанский) и они, в конце концов, посадили нас на три валуна, а выскочивший под струю от винта бортмеханик или радист подкатил валун под четвертое колесо. Вертолет плотно сел и заглох. Мы, обрадованные тишиной природы, высыпали на землю. Собственно, земли не было. Впереди — скальный берег, сзади — бурлящий поток воды. Над ним — хвост вертолета. Немного походили, полазили по мокрым валунам, побеседовали с изыскателями «Гидропроекта». Они спускаются на лодках с Кулу, просмотрели всю Колыму, засняли створы для плотин. Мы застали их на Нижних порогах.

Министру створ очень понравился, и они с председателем СНХ К. В. Воробьевым ударили по рукам, П. Я. Афанасьев их разнял.

А договор был следующий: Совнархоз, не ожидая проекта ГЭС, строит сюда дорогу от Дебина (40км), ЛЭП и поселок для строителей. «Через 5 лет после этого здесь будет стоять ГЭС 500 тыс. кВт», — сказал министр электростанций.

На обратном пути в Сусуман мы сели на берегу озера Джека Лондона. Погода разгулялась. Я посетовал о судьбе ГЭС, когда-то здесь предназначенной (ГЭС на реке Кюэль-Сиена, *Р. Г.*). Министр спросил, попадает ли озеро в зону затопления Нижнепорожской ГЭС? Я ответил, что оно много выше водохранилища (отметка Озера — 802 м). Для гидроаккумуляционной ГЭС это озеро очень кстати.

После обеда 16 августа мы вылетели на ИЛ-14 в Нижние Кресты, там сели на катер и отправились в Петушки, где намечается установка энергопоездов. Переночевали в Зеленом Мысе. Гости из Москвы были приглашены на корабль «Вильяне», пришедший из Ленинграда, где они и ночевали. Корабль стоял на рейде в ожидании разгрузки.

Утром 17 августа вылетели в Певек и старались пробиться на Иультин, посмотреть, хотя бы с самолета, створ Амгуэмской ГЭС. Погода так и не позволила нам увидеться. Вернулись в Билибино и оттуда в Магадан. Мы все хором уверяли министра, что если створ Колымской ГЭС хорош, то Амгуэмский — отличный.

Итак, дело на ходу. Будет ГЭС на Колыме и ГЭС на Амгуэме!

Будь здоров! *Суворов*

22.08.1965, Магадан

Не прошло и трех недель, как в аэропорту Залив Креста на пятом километре мы встречали новых гостей из Москвы и Магадана.

Рано утром 12 сентября 1965года, в воскресение, секретарь райкома КПСС Л. В. Андриенко мне позвонил, что из Анадыря вылетел самолет с заместителем председателя СНХ В. П. Березиным и московскими гостями, и чтобы я приехал в аэропорт их встречать. Когда я приехал в аэропорт, самолет с гостями уже шел на посадку. Здесь уже находились Л. В. Андриенко и Е. И. Азбукин, ставший к этому времени начальником Восточно-Чукотского Горнопромышленного управления.

Два вертолета ожидали прибывающих, чтобы всех доставить на Амгуэму. Едва выйдя из самолета, В. П. Березин быстро распределил всех по вертолетам, и через несколько минут мы уже были в воздухе. Я думал, что гости сначала заедут к нам в Озерный, подготовил гостиницу и заказал обед в столовой, но все вышло иначе. Пришлось сразу садиться в вертолет, хотя я, впрочем, как и другие, был легко одет для такого путешествия, а снег уже белел на вершинах сопок. Наш вертолет летел впереди и вел его тот же командир Т. М. Картушинский, который возил министра на Колыму, как писал Б. Т. Суворов.

Мне не приходилось до этого видать с вертолета дорогу и ЛЭП на Иультин, поэтому хотелось все время смотреть вниз через иллюминатор, но мы принимали гостей и старались все им показывать и отвечать на многочисленные вопросы, которые, естественно, возникали у них, впервые приехавших на самый край советской земли, так далеко от столицы.

В вертолете В. П. Березин представил нас, «аборигенов», московским товарищам. Возглавлял их заместитель председателя Госкомитета по энергетике и электрификации СССР Николай Дмитриевич Веселов, которого П. С. Непорожний направил в Магадан с группой

работников для реализации решений, принятых во время его недавней поездки на створ Колымской ГЭС, и для осмотра створа на реке Амгуэма, где ему самому побывать не удалось. Среди гостей был академик Николай Васильевич Разин — Герой Социалистического Труда, главный инженер «Гидропроекта», ранее работавший главным инженером строительства Куйбышевской ГЭС им. В. И. Ленина, С. С. Рокотян — крупный специалист по проектированию ЛЭП, автор проекта ЛЭП–500 киловольт Куйбышев-Москва, А. В. Сухотский — сотрудник Госплана СССР, работники Госкомитета по энергетике, «Гидропроекта», «Теплоэлектропроекта», «Электросетьпроекта» и «Главвостокгидроэнергостроя» — всего двенадцать человек.

Вертолеты набирали высоту, преодолевая Анадырский хребет. Стало холодно, и понемногу наше настроение начало портиться. Один только Н. В. Разин оказался предусмотрительнее нас всех. Лукаво улыбаясь, он открыл свой портфель, вытащил оттуда меховую шапку-ушанку и, сняв с головы кепку, положил ее в портфель. А мы все, ежась от холода в шляпах и кепках, с завистью смотрели на него... К счастью, после перевала вертолеты летели на небольшой высоте, и стало немного теплее.

Скоро показался 174-й километр, Амгуэма с мостом и такое мне знакомое ущелье. В. П. Березин поручил мне показывать пилоту, куда нам лететь и где опуститься поближе к створу. Оба вертолета искусно посадили на небольшом «пятачке» на правом берегу, над самым узким местом в скалистом ущелье. Внизу бурлила зажатая в нем река, которую, я думал, не увижу так скоро. Глядя сверху на то место, где мы едва не искупались, стоя сейчас на твердой скале, я чувствовал себя несколько иначе, чем два месяца назад, сидя там, внизу, в лодке...

Выполняя порученную мне роль гида, я показывал гостям створ, прилегающие к нему скалы, возможные варианты размещения водосброса, здания ГЭС, поселка, подъездных путей и пр. Но здесь природа сама все

разместила, и что где строить было и так очевидно. Створ был отличный. Тут ни у кого не было сомнений. Такие уникальные условия для строительства ГЭС редко встречаются на планете, и это было видно всем, стоящим на скале, на уровне гребня будущей плотины. Все ждали решающего слова академика Н. В. Разина. Он явно одобрительно смотрел на всю эту картину и необузданную пока энергию дикой реки и, казалось, уже рисовал в своем воображении проект сооружений, которые вырастут здесь в недалеком будущем. После первых же его слов горячего одобрения начался шумный обмен впечатлениями, мыслями, предложениями.

Всех присутствующих, не исключая и наших пилотов, охватило чувство какого-то душевного подъема. Все понимали, что сейчас они присутствуют и участвуют в важном историческом событии, стоят на пороге ответственного решения, осуществление которого послужит переломным моментом в развитии целого региона, лежащего на Северо-Восточной границе нашей Родины, за которой находится уже совсем другой мир...

Все были полны впечатлений и довольны увиденным, но пора было... обедать. Все были ужасно голодны, а взять с собой продукты никому в голову не пришло, как будто мы были где-нибудь у «Метрополя» в Москве, а не в чукотской тундре. Чтобы добраться до Озерного, нужно было часа полтора. Пилоты тоже были голодные, и чтобы побыстрее добраться до нашей столовой, они посадили вертолеты не в аэропорту, как ранее предполагали, а прямо рядом со столовой, в нашем поселке. Наверно, это было единственное приземление вертолетов за всю историю Озерного. Это позволило нам сесть за стол на полчаса раньше. После обеда, прошедшего, как говорят, в обстановке дружбы и сердечности, гости ознакомились с электростанцией, поздравили нас с высокой, по их впечатлению, культурой эксплуатации, и мы проводили их в обратный путь.

В. П. Березин дал указание Е. И. Азбукину поручить Иультинскому ГРК провести необходимые предварительные геологические изыскания в створе плотины для определения характеристики скальных пород.

Об этих и последующих событиях много писали тогда газеты.

«Горняк Заполярья» от 15 сентября 1965 года, заметка «Будет ГЭС на реке Амгуэма!»:

«В прошлое воскресение Амгуэма “принимала гостей” — сюда прибыли представители Государственного производственного комитета по энергетике и электрификации СССР.

В районе 174 километра Иультинской трассы они рассмотрели ряд вариантов — мест будущего строительства Амгуэмской гидроэлектростанции, расчетная мощность которой составит 240 тысяч киловатт. Стоимость ее энергии будет в десять раз ниже тепловой, которой пользуемся мы сегодня. Строительство мощной ГЭС на реке Амгуэма позволит в ближайшие годы разрешить проблему снабжения электроэнергией бурно развивающейся промышленности районов Чукотки.

В целях ускорения вопросов проектирования будущей ГЭС коллективу рудника им. Ленина предполагается поручить в короткое время завершить все изыскательские работы на месте будущего строительства.

(Наш корр.)

«Магаданская Правда» от 28 сентября 1965 года, заметка «Будущее северной энергетики»:

«... Корреспондент О. Деменин попросил Н. Д. Веселова рассказать о цели своего приезда и поделиться мнениями о перспективах энергетики области: “Энергии не хватает, да и обходится она слишком дорого. Вот почему сооружение гидроэлектростанций — Колымской и Амгуэмской — позволит сделать мощный рывок производительным силам области!

... И вот, когда намеченная программа будет осуществлена, тогда любой потребитель на Чукотке сможет «приобретать» киловатт-час не более, чем за 1,4 копейки. Тогда можно будет осуществить самые смелые мечты не только горняков, но и строителей, архитекторов. Откроется реальная возможность строительства жилых комплексов в северном исполнении, с улицами и площадями под стеклянной крышей, с

зимними соляриями и оранжереями... Я доволен результатами проделанной работы. И, конечно же, я доволен путевыми впечатлениями.

Мы побывали в Эгвекиноте, Анадыре, Иультине, в Билибино, на Зеленом Мысе, Аркагале... Повсюду мы встречали энергичных жизнерадостных людей — настоящих северян. И, честное слово, теперь, когда я ближе познакомился с Крайним Севером, самому не хочется отсюда уезжать.

Чукотская погода не всегда, впрочем, встречала нас приветливо.

Из Эгвекинота на реке Амгуэма к месту будущей плотины, вместе с заместителем председателя Совнархоза Валентином Платоновичем Березиным — человеком, кстати говоря, будто заряженным неиссякаемой энергией, — мы вылетали в сумеречный, ветреный, холодный день. За иллюминаторами вертолета не видно земли, кругом только белая арктическая мгла. И вдруг в разрывах этой мглы столпились черные скалы Амгуэмского ущелья.

И вот тут-то мы с удвоенной симпатией стали поглядывать на командира вертолета Тимофея Максимовича Картушинского. Но он уверенно посадил машину в створе. Вскоре распогодилось, и над нами засверкало солнце. Амгуэма словно преобразилась. Ее суровость сменилась северной, задумчивой красотой. В створе ущелья, в местечке, защищенном от ветра, вырастет со временем живописный городок строителей, и я как очевидец могу смело советовать приезжать сюда каждому, кто захочет строить плотину гидроэлектростанции на Чукотке. Впрочем, я не сомневаюсь, что Магаданская область никогда не испытывала недостатка в энтузиастах. Если электричество можно называть энергией, преображающей Север, то в большей степени это относятся к трудовой доблести тысяч энтузиастов Советской Чукотки и Колымы", — сказал в заключение беседы Николай Дмитриевич Веселов».

«Советская Чукотка» от 26 сентября 1965 года, заметка «Вчера на Амгуэме на площадке ГЭС начались изыскания»:

«Всего несколько дней назад т. Березин с группой ведущих энергетиков страны побывали на Амгуэме — месте будущей гидроэлектростанции, а на берегах реки уже начались изыскательские работы.

Рудник «Иультин» направил на Амгуэму лучшие бригады... Их возглавили опытные горняки т. т. Кудрявцев, Гутнев, Бекетов, Папольский. Проходчики взяли с собой необходимую технику — один дизель, два компрессора, станки ГП-1 и другое проходческое оборудование. Своими силами они построят жилые помещения,

материалы для которых уже завезены. Сейчас на стройку выехала группа буровых мастеров, вызванных из Чаун-Чукотского горно-промышленного управления».

И. Рига

(наш спец. корр.)

«Советская Чукотка» от 17 октября 1965 года, заметка «Запомните эту дату!»:

«Еще одна яркая страница будет внесена в историю освоения Севера. Звучат мирные взрывы на берегах Амгуэмы. Вскоре еще одну реку обуздают молодые руки строителей — Амгуэму...

— Будущее области — в ваших руках, — сказал о перспективах развития энергетики страны и Магаданской области министр энергетики и электрификации СССР П. С. Непорожний, делясь своими впечатлениями о поездке по Колыме и Чукотке в те места, где предполагается строительство новых гидроэлектростанций.

Разведочные работы на берегах Амгуэмы уже начались...

Запомните эту дату: В 10часов 40 минут 2 октября 1965 года берег северной реки Амгуэмы, несущей свои воды далеко за Полярный круг, в Восточно-Чукотское море, потряс первый мирный взрыв... Вслед за первым взрывом гремят второй, третий, четвертый... Сейчас уже не считают взрывы. Сейчас подсчитывают пройденные метры штолен, шурфов, глубину бурения. Сроки работ очень сжатые — к 1 декабря необходимо закончить все разведочные работы, пройти шесть штолен длиной по 25 метров каждая, выполнить 2500 м буровых работ, закончить шурфовку (22 колодца, общей длиной 200м).

К. Гончаров

(наш внештатн. корр.)

«Советская Чукотка» от 26 октября 1965 года, заметка «После Братска и Зеи — Амгуэма»:

«Эгвекинот (по радиотелефону). Здесь получено сообщение о том, что Министерство энергетики и электрификации СССР намерено поручить строительство Амгуэмской ГЭС строителям Братской и Зейской ГЭС.

Секретарь Иультинского райкома КПСС т. Небогатов сообщил нашему корреспонденту, что трудящиеся округа с радостью примут прославленный коллектив

и подготовят для них в 1966 году весь комплекс жилых помещений и стройбазу на Амгуэме».

«Горняк Заполярья» от 30 марта 1966 года, заметка «От съезда – к съезду»:

Л. В. Андриенко, первый секретарь райкома КПСС: «... Сейчас всех нас волнует вопрос о перспективах строительства Амгуэмской ГЭС. Предварительные изыскательские работы, проводимые коллективом рудника на гидростворе, по существу, завершены...

... Предварительная оценка возможности строительства на месте изысканий — положительная.

Обком КПСС и объединение “Северовостокзолото” принимают все зависящие от них меры для того, чтобы вопросы дальнейших изыскательских и проектных работ, а также самого строительства были положительно решены в правительственных органах...»

***

В соответствии с решениями Сентябрьского (1965 года) пленума ЦК КПСС Совнархозы были ликвидированы и организованы отраслевые министерства.

Недостаточное внимание СНХ к развитию энергетики в последние годы привело к дефициту электроэнергии в большинстве районов Магаданской области. Решения пленума всеми работниками промышленности, всем советским народом были встречены с большим удовлетворением, мы считали, что передача энергетических предприятий в отраслевое Министерство энергетики и электрификации СССР поможет преодолеть отставание в развитии энергетики области.

19 марта 1966 года открылся XXIII съезд КПСС. В соответствии с директивами съезда, специальным постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июня 1967 года в Магаданской области предусматривалось большое энергетическое строительство: к 1970 году

намечалось увеличить мощность станций в полтора раза. Планировалось расширить Аркагалинскую ГРЭС, Магаданскую ТЭЦ, ввести первый блок Билибинской АЭС и первый агрегат Анадырской ТЭЦ, а также расширить вдвое и нашу Эгвекинотскую РЭС.

Постепенно вопрос о строительстве Амгуэмской ГЭС стал отодвигаться и вытесняться временными мероприятиями по «залатыванию» дыр, образовавшихся в энергоснабжении Чукотки. Для срочного снижения дефицита были приняты решения о строительстве ряда новых дизельных электростанций, энергопоездов, газотурбинных плавучих станций, а также расширении паротурбинных станций малой мощности.

Из перспективных строек было начато только строительство Билибинской АЭС, и то небольшой мощности, всего 48 тыс. кВт, рассчитанной на потребности ближайших лет. Министерство цветной металлургии СССР само не имело правильного представления о перспективе развития своих предприятий.

По Колымской ГЭС еще велись изыскания и начаты подготовительные работы...

«... Создание большой и экономичной энергетики Северной и Восточной Чукотки целиком и полностью связано с решением вопроса о строительстве Амгуэмской ГЭС. Эта станция позволила бы совершить революцию в горнодобывающей и других отраслях промышленности. Появилась бы возможность промышленного освоения миллионов кубометров золото- и оловоносных песков, которые сейчас считаются «забалансовыми» ввиду нехватки и дороговизны электроэнергии. Окружком КПСС и Окрисполком настойчиво ставят перед Министерством энергетики вопрос о включении строительства гидроэлектростанции на реке Амгуэма в план нынешней пятилетки (1966–1970 годы).

... Вместе с тем надо быстрее решать вопрос о строительстве ЛЭП Иультин-Полярный. Это позволяло бы включить в дело резервную мощность Эгвекинотской РЭС, которая сейчас не используется. Тем более, что намечается расширение станции...», — писала «Магаданская Правда» 1 апреля 1967 года о решении IV пленума Окружкома КПСС, состоявшегося в марте этого года.

Строительство Колымской ГЭС, расширение тепловых станций целиком поглотили силы энергоносителей с середины 1960-х годов, и последующее 25-ти летие вопрос о строительстве Амгуэмской ГЭС отодвигается из пятилетки в пятилетку. Сейчас расширяется Чаунская ГЭС. Будет ли надежно обеспечиваться станция углем, когда его потребуется в два-три раза больше? Урок навигации 1983 года знает каждый. Тем более удивительно то обстоятельство, что СВГУ Министерства геологии не вело разведки местных углей, которыми располагает Северная и Восточная Чукотка. Почти 50 лет прошло с начала добычи здесь цветных металлов, но не существует ни одной шахты или открытого разреза, добывающих местный уголь. Между тем давно известны Чаун-Чукотская и Анюйская угленосные площади, содержащие каменные угли. Сегодня добыча угля ведется только в двух районах округа из восьми, в Анадырском и Беринговском, а угленосные площади имеются во всех районах. Это известно каждому школьнику по учебнику «География Магаданской области», г. Магадан, 1964 г., стр. 30, не говоря уже об ученых и геологах, в чем можно убедиться по «Материалам Второго научного совещания по проблемам развития и размещения производительных сил Магаданской области, 3–5 июня 1968 года». Том 1. Попов Г. Г. «Перспективы развития сырьевой базы угольной промышленности», стр. 158–159. Цитирую: «... Чукотский национальный округ имеет в своих недрах большие потенциальные запасы ископаемых углей, промышленное освоение которых может полностью исключить

завоз угля со стороны. Здесь необходима организация широких поисковых и разведочных работ». Из материалов геологов Восточно-Чукотской экспедиции можно узнать и такой интересный факт: Эгвекинотская РЭС, куда уголь завозится за тысячи миль, расположена, как и вся южная часть Иультинского района, на обширной угленосной площади...

Двадцать пять лет назад мы стояли перед такой же проблемой, когда вместо строительства Амгуэмской ГЭС, которая только одна могла дать мощный прирост дешевой электроэнергии па Чукотке, пришлось срочно расширять и строить мелкие станции, работающие на дальнепривозном угле и жидком топливе. Так и теперь дефицит электроэнергии снова сдерживает рост горной промышленности, и на повестку дня снова поставлен вопрос о расширении тепловых станций. Пройдет еще 15–20 лет, и все неизбежно повторится, если не начать в ближайшие годы строительство ГЭС. Сегодня Амгуэма не только не потеряла своего значения, наоборот, она стала еще более необходимой. Иначе не вырваться из замкнутого круга...

Миллионы лет несет свои воды могучая Амгуэма. Вот подаренные природой миллиарды киловатт-часов! Не нужны будут тысячи шахтеров, моряков, водителей, энергетиков для добычи, доставки и переработки угля в электричество. Не нужны будут для них жилье и обслуживание.

Говорят, что каскад ГЭС будет стоить дорого, больше 300 млн. руб. Зато стоимость электроэнергии будет меньше одной копейки. В десять раз меньше, чем на тепловых и даже атомных станциях. Это даст экономию 80–90 млн. рублей в год при уровне потребления 800–900 млн. кВт·ч, т.е. станция окупится за 3,5–4 года!

Но не только этой суммой ограничивается экономический эффект. Его нужно исчислять комплексно, с учетом выгод, которые дает дешевая электроэнергия для роста производительности труда, роста продукции во всех отраслях народного хозяйства региона. Нужно также учитывать, что

ГЭС начнет себя окупать значительно раньше, чем будут вложены полные капиталовложения. Как показывает опыт гидростроительства, энергия от ГЭС может быть получена при 50–60% вложений от полной стоимости. Турбины ГЭС могут начать работу при неполном напоре. Также необязательно создавать при ГЭС такого масштаба такой поселок, как Синегорье. Следует подумать, кем потом он будет заселен и чем будут заняты тысячи его жителей, если на ГЭС, после окончания строительства, будут работать всего несколько сот? Мы не предлагаем расселять строителей в бараках и вагончиках, но, видимо, целесообразно значительную часть жилья запроектировать в виде многоэтажных общежитий гостиничного типа...

Стоимость строительства в руках проектировщиков и экспертов. Все зависит от их знаний и способностей, чтобы создать надежный и экономичный комплекс сооружений.

Много внимания сейчас уделяется экологическим факторам. Их следует внимательно рассмотреть. Какие последствия может вызвать строительство ГЭС? В горной местности площадь водохранилища имеет небольшую величину, и площадь затопления минимальна. Об участке дороги и ЛЭП, требующих переноса, уже упоминалось. Мостом будет служить плотина. Других сооружений в зоне нет. Возможно незначительное уменьшение пастбища вблизи реки, но кругом на сотни километров пустынная тундра. Олени за лето уходят от стойбища на 500 и более километров. Зато больше будет ценной рыбы, если уделить этому внимание. Высказывались опасения насчет оттайки мерзлых берегов водохранилища в месте примыкания плотины. Этот вопрос имеет не одно инженерное решение и сейчас отпал. Исторических памятников, к счастью, во всей округе нет...

По своим технико-экономическим показателям и экологической чистоте Амгуэмская ГЭС не имеет себе равных в этом районе. Ее

строительство — это требование времени, требование объективных законов экономического развития, и она будет построена, если не нами, то после нас.

Но и субъективные факторы, к сожалению, играли в нашей жизни большую роль, слишком большую...

А вдруг, если бы тогда, 17 августа 1965 года, в Иультинском районе была бы летная погода, и Петр Степанович Непорожний вместе с К. В. Воробьевым, П. Я. Афанасьевым и другими смогли бы побывать на Амгуэме и также ударить по рукам, заключить договор об обоюдных обязательствах по строительству ГЭС, кто знает, может быть, Амгуэмская ГЭС уже давно была бы построена?

Как Вы думаете, Петр Степанович?

Глава 4
СЛАВНОЕ ПЯТИЛЕТИЕ
Бассейн

Чтобы развернуть массовую спортивную и оздоровительную работу среди коллектива, мы решили создать закрытый спортивный комплекс.

Параллельно главному корпусу станции, меньше, чем в тридцати метрах от него, стояло трехэтажное здание закрытого распредустройства 110 кВ.

В первом этаже, в отдельных ячейках, располагались повысительные трансформаторы и масляные выключатели, а на втором и третьем этажах — разъединители и сборные шины. Здание имело 40 метров в длину и 12 м в ширину при высоте около 10 метров. Размещение распредустройства в закрытом помещении было запроектировано в целях защиты аппаратуры от снежных заносов и сильных ветров. Однако, наблюдая отложения снега на территории станции, можно было убедиться в том, что снег между этими зданиями не только не отлагается, а полностью продувается за

пределы промзоны потому, что два здания создавали своего рода трубу, совпадающую с направлением ветров. Появилась уверенность, что можно все оборудование вынести из здания и построить обычную открытую подстанцию.

В здании ЗРУ, путем несложной реконструкции, можно было сделать: на первом этаже — раздевалки и душевые, на втором — плавательный бассейн, на третьем — спортивный зал.

Конечно, никто бы нам не дал средств по капвложениям на строительство плавательного бассейна. Здесь же можно было произвести реконструкцию за счет средств по капитальному ремонту. Кроме того, мы планировали выполнить большой объем работ за счет привлечения людей из цехов в рабочее время и на общественных началах в выходные дни и после работы. Энтузиастов среди молодежи было много, особенно для строительства бассейна.

Не успели мы начать работы, как в «Магаданской Правде» 27 октября 1965 года появилась заметка без подписи:

«Первый на Чукотке»

«Действительно чудесен поселок Озерный на Чукотке! О том, что здесь, у Полярного круга, выращивают розы и красные помидоры, знает вся страна.

Недавно мы рассказали и еще об одной интересной детали: в Озерном началось сооружение единственной в Советском Союзе подземной улицы. А сегодня рады сообщить еще об одной приятной новости. Комсомольцы, молодежь приступили к строительству уникального спортивного комплекса. Конечно, его не сравнить с московскими Дворцами спорта, но на Чукотке он будет самым лучшим, самим просторным.

Представьте себе зал почти 800 м^2. Места хватит и для баскетболистов, и даже для любителей тенниса. Этот зал будет на третьем этаже, а внизу молодежь построит двадцатипятиметровый бассейн. Теплая вода для него пойдет с Эгвекинотской РЭС. Бассейн, который отвечает всем спортивным требованиям, будет первым на Чукотке.

Ребята на стройке трудятся на общественных началах. Работа на стройке идет круглые сутки. К весне бассейн будет готов».

Спортзал получался не 800 $м^2$, а вдвое меньше, работали на стройке не «круглые сутки», на общественных началах — только частично, но это «детали», выдумка газеты. Самая большая неприятность от этой заметки могла быть в том, что если в «Магаданэнерго» узнают, что нами переносится на открытую подстанцию оборудование, то все пропало. Каждый день я ждал звонка из Магадана, но... никто не обратил на эту заметку взимания, и из Управления никто не позвонил.

В течение года, начиная с осени 1965 года, все оборудование было перенесено на открытую подстанцию, и здание ЗРУ освободилось.

Рабочие чертежи открытой подстанции делали начальник энерголаборатории, комсомолец С. М. Гутерман, старший инженер ПТО К. П. Павлов. Он же разрабатывал рабочие чертежи бассейна и спортзала при моей помощи и консультации. Строительные работы по подстанции вели рабочие стройцеха Кулинченко, Лутфулин, Линник, Хаапонен, Богомазов, Лыков, потом они перешли на строительство спорткомплекса. Сварщик Казанков, слесари Стрельцов, Немцев, кузнец Хрипунов в мехцехе изготавливали металлоконструкции для порталов подстанции. Они вели после все сантехнические работы по бассейну. Монтаж электрооборудования открытой подстанции проводили рабочие электроцеха Орехов, Толпышев, Хрунов, Рожков, Крымов, Ларионов, Кучер, Дальченко и другие. Руководили строительными работами мастер Брылев, монтажем металлоконструкций — мастера Наумов, Малыченко, начальник электроцеха Овсянников, изготовлением их — старший мастер Бредихин. Отделочные работы по бассейну вели маляры-штукатуры Светлолобова, Афанасьева, Полищук, муж и жена Соловьевы, Грубова и другие.

Не забыть золотые руки Николая Васильевича Лыкова, который со своим помощником, обмуровщиком из котельного цеха Афанасьевым, облицевали чашу бассейна, полы и стены душевых, уложив более 900м^2 белоснежной плитки, и создали всю эту красоту!

Все сантехнические работы сделал тепломехцех: отопление и вентиляцию, водопровод горячей и холодной воды, душевые, санузлы, канализацию. Монтаж электроосвещения осуществил электроцех. Рабочие и служащие всех цехов отработали, кроме того, на общественных началах, на строительстве спорткомплекса по 25 часов.

Бассейн получился длиной 25 метров с четырьмя дорожками. Глубина его была при входе полтора метра, а в другом конце, где находилась вышка для прыжков, около шести метров. «Лягушатник» для малышей помещался рядом с бассейном и имел глубину 0,5–0,6 метра. В комнате отдыха с мягкой мебелью можно было получить порцию ультрафиолетовых лучей от кварцевых ламп, таких же, какие мы применяли на птичнике для облучения цыплят...

Открытие бассейна состоялось ко дню пятидесятилетия Великого Октября. Какой это был праздник, особенно для молодежи! Постоянными его посетителями стали не только жители Озерного. В бассейне проводились учебные занятия и спортивные районные соревнования. Переполненные автобусы ежедневно привозили из Эгвекинота молодежь целыми группами.

За чистотой и порядком в бассейне следила его первая «хозяйка» — Надежда Яковлевна Погорелова и пришедшая ей на смену после ее отъезда Рая Толстых. В бассейн можно было пройти, только имея справку врача. Здесь всегда была ослепительная чистота и свежий воздух. Вода, наполнявшая чашу, была исключительно чистой, прозрачной и ярко-голубой.

Она постоянно менялась, хлорировалась и находилась под строгим контролем.

На стенах вокруг бассейна висели огромные художественные полотна, копии картин: «В голубом просторе» А. А. Рылова, «Будущие летчики» А. А. Дейнеки и другие.

После окончания бассейна начались работы по оборудованию спортзала на третьем этаже. Для входа на этот этаж пришлось пристроить специальную лестничную клетку. Спортивный зал был закончен в 1968 году.

***

В юбилейном 1967-м, в честь пятидесятилетия Великого Октября, трудовой коллектив взял высокие социалистические обязательства. Год этот был для нас особенным еще и потому, что 12 июля исполнялось 5 лет со дня присвоения Эгвекинотокой РЭС звания предприятия коммунистического труда. Три заповеди, которыми руководствовался коллектив, были следующие: работать без аварий, высокопроизводительно, экономно, настойчиво внедрять новую технику; неустанно совершенствовать свою квалификацию, овладевать марксистско-ленинской теорией, повышать общеобразовательный уровень и культуру; воспитывать в себе человека нового общества. Активно участвовать в общественной жизни предприятия и поселка. Не допускать сквернословия, пьянства и хулиганства.

В ноябре 1963 года поселку Озерный было присвоено звание поселка коммунистического быта. Каждый год коллектив подтверждал эти почетные звания, о чем выносились специальные постановления обкома профсоюза, облисполкома и Энергоуправления. За прошедшие пять лет коллектив прошел большой трудовой путь. Своим примером для других

предприятий области он внес немалый вклад в укрепление социалистического образа жизни и труда.

За пять лет производительность труда возросла на 52%, средняя зарплата — на 12%, себестоимость продукции снизилась на 25%. Вместо убытков в сумме 687 тысяч рублей за 1961 год предприятие в 1966 году дало прибыль 212 тысяч рублей.

Выросло и улучшило показатели работы подсобное сельское хозяйство: валовый надой молока вырос на 32%, а надой на одну корову увеличился на 20% — с 2223 кг до 2680 кг. Сбор яиц составил 283,5 тысяч штук против 8,5 тысяч в 1961году. Сбор томатов вырос за этот период с 52 ц до 175 ц. Эти достижения пришли не случайно и не стихийно. Они явились следствием высоко-сознательного отношения к труду, сплоченной и напряженной работы, заинтересованности в конечных результатах работы всего коллектива и каждого его члена.

За прошедшие пять лет были выполнены десятки мероприятий по повышению надежности и экономичности, работы по улучшению условий труда, расширению производства, реконструкции отдельных цехов и участков и увеличению продукции сельского хозяйства. Забота о жилищно-бытовых условиях и внимание к другим социальным условиям жизни наших трудящихся были основой наших достижений.

К юбилейной дате «Горняк Заполярья» посвятил всю газету нашему коллективу: электростанции, поселку, подсобному хозяйству, художественной самодеятельности... О поселке напечатали такие строки:

Л. И. Гофман

«Тринадцатый — счастливый километр»

Здесь был поселок выстроен на диво
С электростанцией у самого залива.
Прошли опоры через сопки и болота,
Зажгли огни Иультина, Эгвекинота.

Здесь на камнях холодных вырастили розы.
В бассейне плавать будем в лютые морозы.
И удивит еще делами край просторный
Коммунистический Озерный!

Поселок с каждым годом благоустраивался. Большинство наших рабочих и служащих жили в двухэтажных двенадцатиквартирных домах со всеми удобствами. Началось строительство двадцатичетырехквартирного дома, первого дома в три этажа. С его вводом почти все наши работники могли переселиться из одноэтажных домов-бараков на ул. Полярной и получить квартиры или комнаты с удобствами. Здания и территория поселка содержались в образцовом порядке, в чем была немалая заслуга его коменданта Надежды Ивановны Иванцовой, работавшей в этой должности уже 8 лет.

Работой клуба все годы руководило правление, председателем которого бессменно был Геннадий Александрович Монастырев — мастер кислородной станции, активный участник художественной самодеятельности. Членами правления были техник-конструктор ПТО Лида Кочергина, электромонтер Дальченко — музыкальный руководитель, учительница Виктория Скипор, электромонтер Люда Ковалева, слесарь Куценко. Все — участники художественной самодеятельности. В хоре пели вначале до 40 человек, из них 12 – мужчины. Постепенно это число уменьшилось, с отъездом некоторых, до 20–25 чел. Эстрадный оркестр существовал постоянно. В нем участвовали представители разных цехов и профессий: секретарь-машинистка Л. И. Гофман (фортепиано), ученик старших классов Олег Кочергин и электромонтер Демин (электрогитара), машинист котла В. Ковалев (ударник), мастер А. М. Горбатков и В. Дальченко (баян), дежурный

инженер В. Амелин (кларнет), слесарь М. Вешняков (флейта) и мастер Г. А. Монастырев (труба).

Были и любимые солисты: курьер Люба Семичева и телефонистка Валя Веселяева, исполнительницы лирических песен, инженер связи П. Павленков, исполнитель песен и романсов, танцоры — аккумуляторщица Валя Жимолохова, мастер Алексей Наумов, Михаил Вешняков и многие другие.

Дети-дошкольники были полностью обеспечены местами в яслях и детском садике, все работающие и их семьи были лучше обеспечены продуктами питания, чем в любом другом поселке области, у нас была лучшая в районе столовая. Большим стимулом для развития нашего сельского подсобного хозяйства было разрешение, полученное от Магаданского облисполкома, продавать овощи закрытого грунта по себестоимости, которая была ниже установленных сезонных розничных цен.

Каждую декаду проводилась техническая и экономическая учеба с рабочими, ИТР и служащими, охватывающая 75% всех работающих. С мастерами и начальниками цехов, кроме того, проводились отдельно экономические занятия. Многие повышали квалификацию на курсах и путем индивидуального обучения. Только шоферов и бульдозеристов за 1965–1966 годы подготовили шестьдесят пять. И тридцать человек получили специальности машинистов котлов турбин, крановщиков, сварщиков и слесарей. Это при нашей общей численности 260 человек!

К сожалению, РОНО закрыло с 1964–1965 учебного года нашу вечернюю школу из-за малой «наполняемости» классов. А в ней учились более тридцати рабочих. Ну, где нам было взять по двадцать человек для каждого класса?

Какая может быть «наполняемость» классов в маленьком поселке на Чукотке? Просили нам оставить школу рабочей молодежи, но не пошли

нам навстречу. Не по инструкции... Оставили только заочный консультативный пункт в школе. А учиться заочно трудно. Осталось только пятеро заочников. Напрасно закрыли школу. Только 40% работников предприятия имели законченное среднее и высшее образование. Остальные — всего пять или шесть классов. В ВУЗах и техникумах заочно учились только восемь человек, тоже очень мало.

Большое внимание на предприятии уделялось организации соцсоревнования. Регулярно и тщательно подводились его итоги, о которых широко информировали коллектив. Итоги работы за сутки, за месяц были известны всем. Премиальные системы — разработаны так подробно, что каждый заранее знал и сам мог подсчитать, какой процент премии он получит, а какой — нет. Учитывалось все: производственные показатели, соблюдение Правил технической Эксплуатации, техники безопасности, трудовой и производственной дисциплины, поведения в быту, участие в общественной жизни, повышение квалификации и т.п. Число прогулов неуклонно снижалось:

годы	1965 г.	1966 г.	1967 г.	1968 г.
Чел. дни прогулов	105	45	29	14

Случаев распития спиртных напитков на работе не было. Вернее, был один случай за семь лет с 1963 по 1970 год. Произошел он в тепломеханическом цехе, когда токарь Дмитрий Проскуряков в течение дня осушил бутылку красного вина, которую потом обнаружили в цеху. Так как он потягивал из бутылки целый день, то не было заметно, что он нетрезвый. Выдала его бутылка, которую обнаружил мастер. Это было неслыханное ЧП! Дорого обошлась ему эта бутылка. Он, наверное, до сих пор помнит, что потерял и месячную премию, и 13-ую зарплату, а цех лишился места в соревновании. Незадолго до этого происшествия он

приехал к нам с «материка» на работу и первое время удивлялся строгости наказания, пытаясь объяснить, что на «материке» это «обычное дело» — немного выпить на работе...

В канун 7 ноября нам стало известно о решении Президиума Верховного Совета РСФСР, Совета Министров РСФСР и ВЦСПС о присвоении Эгвекинотской РЭС за трудовые успехи высокого звания «Имени 50-летия Великого Октября», как и некоторым другим предприятиям области.

На главном корпусе электростанции установили мемориальную доску в честь этого события...

Глава 5
ПЛАНЫ СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

Весной 1967 года, когда я и Секретарь нашей партийной организации Н. И. Асоцкий были в командировке в Магадане, нас пригласил к себе секретарь обкома КПСС Каштанов и предложил продумать план социального развития коллектива Эгвекинотской РЭС на пятилетний период 1968 – 1972 годы. Дело это было новое в области, и мы были первыми, кому поручали такое планирование. На ЭРЭС была создана комиссия по разработке плана. Был проведен анкетный опрос трудящихся, проводились обсуждения и сбор предложений по цехам. Подпись под анкетой или предложением не требовалась, нужно было только опустить их в специальный ящик. После изучения анкет и предложений план был разработан, и его проект одобрен обкомом КПСС. После этого он был поставлен на обсуждение и утверждение общим собранием коллектива, который его принял, с учетом внесенных предложений, в четвертом квартале 1967 года.

План предусматривал развитие производства, улучшение условий труда, воспитание коммунистических отношений на производстве и в быту, повышение образования и квалификации, жилищное и культурно-бытовое строительство, культурно-массовую и физкультурно-спортивную работу.

Развитие производства намечалось за счет централизованных капиталовложений. К 1972 году намечалось расширение станции вдвое за счет установки турбины 12 тыс. кВт и двух котлов по 50 тонн пара в час с пылеугольными топками, расширение вдвое закрытого угольного склада, строительство нового гаража, материального склада, надстройка четвертого этажа служебного корпуса, установка АТС на 200 и другое. По подсобному хозяйству планировалось за счет роста поголовья и реконструкции помещений увеличить производство молока с 1040 до 1500 ц, овощей — со 173 до 200 ц, яиц — с 300 до 420 тыс. штук, а также предполагалась механизация раздачи кормов и уборки помещений. По улучшению условий труда на основном производстве в план было включено: переоборудование бытовых помещений в цехах, комнаты приема пищи, усиление отопления и вентиляции, улучшение теплоизоляции горячих поверхностей, создание на ЛЭП ремонтных баз и жилья для дежурного персонала и др. По жилищному строительству в Озерном в плане была постройка второго двадцатичетырехквартирного дома и дома на сорок восемь квартир, а на ул. Полярной — надстройка вторых этажей, что давало еще двадцать одну квартиру. Общее число квартир увеличивалось, по плану, до 189, при наличии 220-ти семей, что обеспечивало 86% отдельными квартирами. В поселке планировалось строительство продовольственного магазина на 6 продавцов, расширение детсада и ясель на 45 мест, расширение столовой с 40 до 100 посадочных мест, устройство тротуаров и отмосток вокруг домов. За счет средств профсоюза намечалось расширение клуба, строительство профилактория

на 50 мест и базы отдыха на 72-м километре для рыболовов и охотников-любителей.

***

Но выходным дням наши многочисленные любители охоты и рыбалки разбредались кто-куда... Любители порыбачить уходили на противоположный берег бухты Эгвекинот, в район старого аэродрома, или рыбачили на галечных отмелях около нового аэропорта на 5-м километре. Некоторые уезжали по трассе в сторону Иультина, ловить форель, хариуса, чира или муксуна в Амгуэме и ее притоках.

Наиболее близким и доступным местом для рыбной ловли и охоты были берега бухты Эгвекинот. Рыбу ловили сетями и бреднями, когда она шла косяками вдоль берега. Поставив бредень под прямым углом к берегу, все ложились на землю, прячась за намытыми волнами, гребнями галечника.

Идущий косяк был хорошо виден издалека по следам на поверхности воды и спинным плавникам. Как только косяк заходил в бредень, передний из рыбаков, пропустив косяк, быстро вскакивал на ноги и загонял его дальше в бредень, а другие бросали сзади камни, не давая рыбе выйти обратно. Дальний конец бредня за веревку тут же подтягивался к берегу, чтобы скорее сомкнуть его крылья и вытащить на берег. Так ловили кету, горбушу, гольца. Мойву, которая шла сплошным густым потоком, ловили корзинами, штанами, чем придется...

По берегам было множество уток самых разных пород и среди них много гаги, на которую тогда охота не была запрещена.

Самые заядлые рыбаки и охотники уходили на восток от бухты, через сопки, в раскинувшуюся за ними широкую долину залива Свободный. Там было нетронутое еще человеком настоящее царство дикой природы…

В долину с горных вершин Анадырского хребта вытекала полноводная речка шириной метров 23–30, ниже впадавшая в небольшое озеро. Оно соединялось с морем через протоку длиной не более полутора километров.

По протоке вода вытекала в море только во время отлива, а в прилив — двигалась в обратном направлении — из моря в озеро. Стоило только перекрыть двадцатиметровую ширину протоки сетью, как вся рыба, идущая в прилив с моря, попадала в нее, и весь труд заключался в том, чтобы вынимать из сети рыбу в резиновую лодку и отвозить на берег. Наловив столько кеты, горбуши, нерки, кижуча и гольца, сколько можно было унести на себе в рюкзаках и мешках, рыбаки вытаскивали сеть и отправлялись в обратный путь, через сопки, домой. А идти нужно было 18 км.

Охота в этой безлюдной местности тоже была замечательной. В широкой долине, заросшей травой, и в кочковатой тундре по берегам озер и речек в высокой осоке было несметное количество уток и гусей, которые здесь гнездились. Жили тут и их враги — песцы. Медведи занимались промыслом рыбы.

Коллектив охотников и рыболовов-любителей, настойчиво действуя через завком профсоюза, добился включения в колдоговор такого пункта: «...администрация обязуется оказывать содействие трудящимся предприятия в коллективных выездах в дни отдыха на природу для любительской охоты, рыбной ловли, сбора грибов и ягод и предоставлять для этих целей транспорт за счет завкома или трудящихся...»

Признаться, я сам был большой любитель охоты и рыбалки и содействовал включению такого пункта в колдоговор. Это давало нам законное право выделять транспорт и служило защитой от разных ревизоров.

В один из дней августа 1967 года, выполняя это обязательство администрации и горячее желание многочисленной «армии» рыбаков и охотников «освоить» соседнюю долину залива Свободный, была организована в этот район настоящая экспедиция, первая, проложившая туда автомобильный проезд через сопки.

В походе участвовали 18 самых активных членов общества рыбаков и охотников. Впереди отряда шел бульдозер на тракторе С-80, проделывающий дорогу по склонам сопок, срезая галечные осыпи и раздвигая валуны. За ним по созданной бульдозером «полке» следовала кузовная автомашина ЗИЛ-157 с людьми. Скорость продвижения была такая, что почти весь маршрут люди шли рядом с машиной, помогая иногда ее продвижению.

Кратчайший путь пролегал через распадок, по которому мы медленно поднимались на перевал. Пройдя за 12 часов около 10 километров, к рассвету мы выбрались на перевал. С высоты около 200 метров перед нами открылся настоящий «затерянный мир»... В лучах восходящего солнца сияли многочисленные речки и озера, широкая долина простиралась от подножья Анадырского хребта более чем на десять километров, до самого берега моря. Вдали над водными пространствами летали стаи птиц. Крики этого птичьего царства разносились по всей долине от берега моря до далеких гор... Всех нас охватило радостное возбуждение, разгорелось охотничье воображение...

Спуск был пологий и ровный. Все забрались в кузов, и машина стала спускаться в долину, как по готовой дороге. Внизу мы оказались на плотном галечнике какой-то протоки. По нему можно было двигаться со скоростью 25–80 км в час, и машина быстро приближалась к озеру. Это был первый автомобиль в этих окрестностях. Первый за миллиарды лет! Машина нарушила тишину, мотор ревел на всю долину... Большой бурый медведь, ловивший на берегу протоки рыбу (до него было больше

километра), поднялся во весь рост на задние лапы и, увидев бегущего к нему на шести колесах невиданного, рычащего зверя, долго не раздумывая, бросился бежать к ближайшей сопке. Быстро поднявшись по крутому склону на вершину, он остановился на мгновение, оглянулся на нас и скрылся за сопкой.

Два дня провели мы в долине и к концу воскресения поехали домой, нагруженные рыбой и дичью. Дорога на Свободный была теперь проделана, и в наших мечтах здесь уже планировалась будущая база отдыха рыбаков и охотников.

Однако все вышло по-иному. Воспользовавшись проделанной нами дорогой, наш подшефный «Полярник», преобразованный к этому времени из колхоза в совхоз, стал посылать на Свободный бригаду рыбаков, которая занялась там плановым ловом рыбы, и осваивать этот район, построив в долине постоянную базу. Все наши мечты лопнули…

С 1972 года любительский лов сетями был запрещен. Только в одном поселке Озерный было изъято у жителей более 80 сетей. Строго ограничили и охоту в бухте Эгвекинот и в ближайших заливах...

***

Я уже писал о подсобном сельском хозяйстве, но этот вопрос заслуживает того, чтобы остановиться на нем подробней.

Подсобное хозяйство было создано в 1948 году. Тогда оно находилось в ведении Чукотторга, а с 1961 года перешло в ведение электростанции.

К концу 1961 года в дополнение к ферме крупного рогатого скота, свинарнику и 600 м^2 теплиц была оборудована птицеферма на 2000 кур. С 1963 года введен инкубатор. В 1967 году оборудован еще один птичник, и поголовье птицы доведено до 3000 голов. За 1966–1967 годы построены новые четыре теплицы общей площадью 1200 м^2, а к 1968 году их общая

площадь достигла 1920 м^2. Подсобному хозяйству коллектив станции всегда уделял большое внимание. Очистка весной теплиц от снега, заготовка ракушек в заливе для добавки в корм птице, разгрузка привозных кормов — пресованного сена и комбикормов — их складирование и многое другое выполнялось субботниками и выделенными из других цехов рабочими.

Во всех жилых домах, в каждом подъезде стояли бочки для пищевых отходов, которые собирались жителями и вывозились регулярно возчиком, на лошади, в свинарник. Яичная скорлупа сдавалась работниками станции при покупке яиц для отправки на птичники как добавка в корма. Постоянно ремонтировались и поддерживались в хорошем состояния все здания. С середины 1963 года заведующим подсобного хозяйства был назначен Иван Андреевич Коваль, член КПСС, работавший до этого скотником.

Об И. А. Ковале, работавшем на подсобном хозяйстве с 1961 года, о его опытах по растениеводству в открытом грунте много было написано в то время в местной печати. Приехав с Украины работать на Чукотку, он задался целью вывести местные сорта растений, которые давали бы здесь устойчивый урожай. О нем в 1962 году написало даже Агентство печати Новости:

«Чукотская роза»

«Не верили. Называли его чудаком, фантазером. Трудно представить, что у них на Чукотке, в полярной тундре могут расти овощи и злаки. Но минувшим летом Иван Коваль, рабочий Эгвекинотской электростанции, показал: могут...

... В нынешнем году Коваль собрал первый урожай чукотского картофеля. Он невелик — несколько десятков килограммов, полученных всего с 5–6 квадратных метров. Неплохо прижились в полярной тундре лук, редис, рожь и горох. Правда рожь и горох вызревают не до конца, но их зеленая масса — отличный корм для скота, который сейчас разводят на Чукотке...»

О. Морсков,

корреспондент АПН

Сам И. А. Коваль писал о своих опытах в «Советской Чукотке» от 27 апреля 1965 года следующее:

«В 1961 году я был назначен на работу в подсобное хозяйство Эгвекинотской электростанции. Здесь я вплотную приступил к опытам по растениеводству. Я не ставил перед собой задачу вывести принципиально новый сорт картофеля, который бы хорошо переносил чукотский климат. Однако, получение гибрида считал необходимым условием акклиматизации картофеля в тундре. Дело в том, что при гибридизации повышается жизнестойкость растений, они легче приспосабливаются к новым условиям. Для этого я привез старые колымские сорта «курьер» и «ранняя роза». Выращенный гибрид, названный мной «чукотская роза», как я и ожидал, не имел больших отклонений от колымских сортов, однако, на тундровых почвах он прижился хорошо. По расчетам «чукотская роза» может давать урожаи более 100 ц с гектара. Очень хорошо прижился у нас и другой гибрид картофеля, «белая ночь». Он получен от скрещивания колымских сортов картофеля «приекульский ранний», «любимец» и «фаленский». Посаженные мной впервые два года назад, вначале они выглядели беспомощно — казалось, не приживутся, погибнут. Однако от нескольких клубней был получен урожай, который стал семенным для следующего года.

Без особых трудов мы выращиваем в тундре кормовые культуры. Свежий силос более калорийный, чем привезенное за тридевять земель дорогое сено...

И в наших условиях можно производить недорогие корма, овощи. Во всяком случае, обеспечить себя зелеными кормами можно…»

«Горняк Заполярья» 17 октября 1967 года поместил статью К. П. Павлова, начальникака ПТО ЭРЭС, «Важному делу — поддержку»:

«… Участок в полтора гектара, на котором работает Иван Андреевич, засеян различными растениями, и все они растут не хуже, чем в Центральных районах страны... Его опытами еще никто не пробовал заняться всерьез, использовать в более широких масштабах, поставить на прочную основу. А ведь научный подход к этим опытам мог бы наверняка дать уже ощутимые результаты.

Согласитесь, заманчиво иметь на столе капусту, укроп, хрен, морковь, горох и многие другие овощи, которые выросли здесь у нас. Но не только овощи можно

увидеть на участке Ивана Андреевича… Его тополя хорошо акклиматизировались и достигают высоты 2 метра. Есть… лиственница, которой, судя по всему, тоже неплохо живется. А тундровая смородина, скрещенная с культурной «материковской», в этом году дала урожай... Тут, конечно, одним энтузиазмом не обойтись. И. А. Коваль до сих пор работает в одиночку. Он потратил большую часть жизни на селекционные работы, на выращивание новых сортов, приспособленных к местным условиям, и меня удивляет, что этого до сих пор не оценили по заслугам».

Знали об опытах И. А. Коваля в районе, в округе, в области, но не придавали им серьезного значения, хотя и писали об этом в газетах.

Вел он свои записи: что и где посадил, как развивались растения, даты и прочее. Но вот, летом 1968 года И. А. Коваля не стало. Умер внезапно, работая на своем участке. На похороны приезжала его дочь из Кировоградской области. Побыла у нас несколько месяцев, временно поработала, потом забрала все записи и кое-какие вещи отца и уехала домой на Украину...

На этом все и кончилось. Но, думаю, что его опыт не должен быть забыт. Если растениеводу-любителю удалось получить новые сорта овощей и других растений, доказать практически возможность выращивания их в открытом грунте, в условиях Чукотки, то ученым, специалистам сельского хозяйства, просто необходимо на научной основе разработать агротехнику выращивания полезных растений в условиях Чукотки.

Среди районов Чукотки те, что расположены по побережью Берингова моря, имеют наиболее мягкий климат. Например, в Анадырском, Беринговском, южной части Иультинского и Провиденском районах продолжительность безморозного периода составляет 70–80 дней, тогда как в остальных она длится менее 55 дней, а на побережье Чукотского моря вообще отсутствует. В районах верхнего течения Колымы, например, в Сусумане или Сеймчане, безморозный период всего

55 дней, но здесь, несмотря на суровые морозы и вечную мерзлоту, выращивают капусту, а в Усть-Таскане, Сеймчане — картофель. На побережье Берингова моря температурные условия белее благоприятные, световой день летом значительно продолжительней, чем на Колыме. Самым неблагоприятным фактором для растениеводства на Чукотке является ветер. Если защитить растения от ветров, они будут находиться в более благоприятных условиях, чем в континентальных районах области. Этот фактор и учитывал в своих экспериментах И. А. Коваль. Его опытный участок имел защитную стенку, сложенную на высоту всего 1,5–1,7 м из обычных деревянных ящиков — использованной тары. Стенка из них ограждала участок от северных ветров.

Некоторые работники электростанции, глядя на его опыты, тоже устраивали грядки в защищенных от ветра местах и выращивали на них лук, редис, укроп. Можно представить себе огородные участки, расположенные на южных склонах, защищенные сопками долины, ложбины, пониженные места в тундре, небольшие простейшие защитные стенки от ветра, не говоря уже об обычных пленочных парниках. Этим полезным и увлекательным делом могут заниматься и подсобные хозяйства, и индивидуальные, и коллективные овощеводы-любители...

Корма тоже можно частично заготавливать на месте. В первую очередь — силос, сенаж, сено. Мы получали прессованное сено из Амурской области, и стоило оно очень дорого. Был случай, когда в 1967 году мы чуть не остались совсем без сена. Наша электростанция была единственной в системе Главвостокэнерго Минэнерго СССР, куда мы попали после ликвидации Совнархозов, которая имела своих коров, и «сено» в заявках Главка никогда еще не упоминалось. Нас просто забыли. В ответ на наше обращение за фондами, Минэнерго предложило нам срочно направить в Москву своего «толкача». Мы остановились на кандидатуре бывшего моряка, электрослесаре, члене КПСС Стрельникове.

Во время Великой Отечественной войны он служил во флоте, а после, до приезда на Чукотку, работал по снабжению в порту Ванино. И мы не ошиблись. В Москве Минэнерго послало его в Управление хлебопродуктов, где его встретили недружелюбно и отказали в выделении фондов на сено, сославшись на отсутствие своевременной заявки. Его «отфутболили» в Министерство заготовок СССР. Только Н. Стрельников мог принять решение пойти прямо в Кремль, в Совет Министров СССР к А. Н. Косыгину. Он был в отъезде, и Стрельникова принял его заместитель К. Т. Мазуров. «Захожу я, — рассказывал потом Стрельников, — в огромный кабинет и никого не вижу. Вдруг, слышу из динамика гремят: "Вы по какому делу? Проходите, товарищ!" Я тогда увидел товарища Мазурова. Он сидел далеко-далеко, за огромным столом, на каком-то возвышении. Ну, я тут осмелел, подхожу, он мне рукой показывает, куда сесть. Я ему говорю: «Я с Чукотки, коровы у нас в хозяйстве при электростанции, а Министерство электростанций забыло дать в свое время заявку на сено, и вот Управление хлебопродуктов ни в какую, не хочет выделить нам прессованного сена 90 т. Нам каждый год его привозили. Что же нам теперь, забивать своих коров и оставить всех детей без молока? Да, у нас почти все с малыми детьми. А как уедут все на "материк", если молока не будет, кто на станции работать будет? Кто энергию району будет давать? А меня в Москве гоняют по кабинетам из одного министерства в другое, и нигде толку не добьешься. Вы уж извините меня, Кирилл Трофимович, что пришлось у Вас время отнимать и просить Вас решить этот вопрос, потому что ехать мне домой нечего, пока я сено не получу". И говорю ему я, говорю... Наконец, прервал он меня, ему уже слушать надоело, он все остановить меня хочет, а я все говорю и говорю… "Мне все ясно, сейчас я позвоню куда надо", — снял трубку, звонит прямо в Управление хлебопродуктов. Говорит: "Это Мазуров. У вас был представитель с Чукотки? Так вот, дайте им 90 тонн

сена из резерва Совета Министров с Амурской области. Он к вам зайдет”, — и все. Поднялся я, сказал: “Спасибо, товарищ Мазуров!” — извинился и так задом до двери все извинялся, а как из Кремля вышел, уже не помню. Сразу побежал в Управление хлебопродуктов и пока наряд в район Благовещенска не получил, я от них не отходил. А на следующий день вылетел в Благовещенок и был там, пока они все сено в Находку для нас не отгрузили». Мы все смеялись до слез, когда Стрельников нам рассказывал о своих хождениях по Москве, пересыпая свою речь «морскими» словечками...

Глава 6
РАСШИРЕНИЕ СТАНЦИИ

Вскоре после выхода постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР №688 от 8 июля 1967 года о расширении Эгвекинотской РЭС и других станций Магаданской области меня командировали в Минэнерго СССР для решения вопросов, связанных с проектированием 2-й очереди станции.

Несколько дней я ходил по этажам нашего министерства, договариваясь то о лимитах на проектирование, то о включении в титул проектных работ, то об организации строительного участка в Озерном. Потом целыми днями пропадал в «Центроэнергоцветмете» — проектном институте на шоссе Энтузиастов, 145, которому поручили проект второй очереди. Главный инженер проекта И. П. Гаврилин, теплотехники М. Л. Лесник и Н. Царева, турбинист А. Б. Фриндлянд, строитель М. О. Аметов и другие проектировщики встретили меня как желанного «заказчика» и горячо взялись за наш проект. Ответив на их многочисленные вопросы, заданные и устно, и специальным вопросным листом, записав перечень всех необходимых им материалов и чертежей 1-й очереди и обещав их выслать в кратчайшее время, я подписал с институтом договор на проектирование и вернулся в Озерный. В течение года мы вели с ними

оживленную переписку, своевременно отправили все необходимые материалы и торопили с выполнением проекта. Проект был готов летом 1968 года и представлен на утверждение в Минэнерго.

В середине августа 1968-го меня снова командировали в Москву для участия в экспертизе и утверждении проекта в нашем министерстве. Командировка была разрешена, как обычно, не более чем на десять дней.

Последний раз жена и я были в коротком отпуске в 1966 году и привезли нашу трехлетнюю дочь из Грозного в Озерный. Сейчас мы решили после командировки взять очередной отпуск за два года. Поэтому в Москву уехали всей семьей.

Уже 15 августа мы были в столице и остановились в гостинице «Спутник» на Ленинском проспекте, где я жил во время прошлогодней командировки. На улице 25 лет Октября,17, в отделе экспертизы проектов и смет Минэнерго меня уже ждали. Все дело было в том, что если до 30 августа проект не будет утвержден, то финансирование в следующем, 1969 году открыто не будет, и стройка задержится на целый год.

Вдруг при рассмотрении проекта обнаружилось, что проектировщиками не был решен вопрос очистки сточных вод при гидрозолоудалении… По проекту вода со шлаком и золой направлялись прямо в реку Кирвакинот и далее в морскую бухту, как и прежде. В таком виде проект не мог быть утвержден. Все срывалось. Пришлось самому дополнять проект: сделать чертеж шлакозолоотвала с ограждающей дамбой, пояснительную записку и сметно-финансовый расчет стоимости всех сооружений и включить их в общую смету. В составлении последнего мне помогли работники отдела. Пришлось послать телеграфный запрос Иультинскому райисполкому и получить его согласие на отвод участка земли для шлакозолоотвала. Ответ был получен уже на третий день. Начальник отдела экспертизы Н. А. Постников, эксперты отдела, Бугаец,

Богачев и другие, отнеслись со всем вниманием к нашему проекту и помогали быстрому рассмотрению и утверждению.

Бывают удивительные встречи. Эксперт Александр Григорьевич Бугаец, которого я здесь встретил впервые в жизни, оказался родным братом того самого Ивана Григорьевича Бугайца, который был начальником планового отдела у нас на АрГРЭС и работал там со мной с 1954 по 1963 год! О его брате в Москве я никогда не слышал. Вот уж верно: мир тесен...

Когда 25 августа я пришел к начальнику нашего Главсевероваостокэнерго И. Н. Кравченко с просьбой завизировать проект приказа министра об утверждении проекта, он, увидев меня в этот приезд впервые, сказал только одно слово: «Спасибо». Он уже давно потерял надежду, что мы успеем утвердить проект до 30 августа. Уже на следующий день, 26 августа, министр П. С. Непорожний подписал приказ №159 об утверждении проекта расширения Эгвекинотской РЭС со сметной стоимостью строительства 11841 тысяча рублей.

Моя задача была выполнена, срок командировки кончился, и начальник Главка отпустил меня на все четыре стороны. Мы направились в отпуск, на юг.

***

28 августа 1968 года, когда войска стран Варшавского договора вошли в Чехословакию, застало нас еще в Москве. Нельзя сказать, что эти события не волновали всех нас. Но уже через два дня обстановка прояснилась, и мы выехали поездом в Одессу, куда у жены с дочерью была путевка в детский дом отдыха. Я расчитывал устроится на частной квартире. В Одессе я был прежде только один день, в далеком 1948 году. Тогда не удалось осмотреть город, еще носивший следы войны… Жена и

дочь были здесь впервые. Две недели мы наслаждались морем и солнцем в районе Большого Фонтана, побывали в разных районах города.

Приехав потом в Грозный и пробыв в нем всего четыре дня, мы забрали с собой мать, и все отправились в Кисловодск. Здесь, наоборот, я имел путевку в санаторий им. Орджоникидзе, а вся семья поселилась на частной квартире, недалеко от нарзанной галереи. Остаток отпуска мы провели в Грозном и 30 октября вылетели обратно на Чукотку.

Не прошло и двух месяцев, как в январе 1969 года я снова получил указание срочно вылететь в Москву для решения вопросов, связанных с расширением станции. Летной погоды не было с 6 по 31 января, а я все эти дни провел в состоянии ежеминутной готовности вылета... Когда 1 февраля в заливе Креста появился первый самолет, я через полчаса был уже в числе его пассажиров. В Анадыре скопились сотни людей. Из Москвы не было «бортов» уже десять дней. По всему Северу, во всех портах сидели тысячи людей. В Москву удалось прилететь только 3 февраля...

Все дни в Москве ушли на согласования с «Центроэнергоцветметом» — то графика выпуска рабочих чертежей, то на получение спецификаций для заказа оборудования, то на заключение договора на изготовление рабочего проекта. Когда я был в отпуске осенью прошлого года, группа проектировщиков из трех человек приезжала в Озерный из Москвы для сбора материалов, но, к сожалению, меня они не застали. Теперь, спустя полгода, у них накопилось много вопросов, и моему приезду они были рады.

Несколько дней пришлось бегать по кабинетам Главков Минэнерго, договариваясь об открытии финансирования, о начале строительства, о поставке двух котлов с Белгородского завода, турбины Калужского завода и другого оборудования. Из Москвы пришлось возвращаться через Магадан, чтобы доложить в «Магаданэнерго» результаты командировки.

Вернулся я в Озерный 18 февраля.

***

Отсутствовал я больше двух недель. В эту первую половину февраля пурга непрерывно свирепствовала над районом и утихла только два дня назад. Поселок был занесен снегом, как никогда прежде. Двухэтажные дома по ул. Гагарина засыпало до середины вторых этажей, промежутки между домами полностью забило снегом. Одноэтажные дома на ул. Полярной были засыпаны выше крыши, чтобы войти в дом, нужно было спуститься вниз по колодцу, выкопанному перед входом. «Опять он не позаботился о поселке, — мысленно упрекал я главного инженера, замещавшего меня во время командировки, — Мог, ведь, и вчера, и сегодня послать бульдозер расчистить улицы. Сидит, наверное, в кабинете и чаек попивает...»

Все знали, что главный часто дремлет за рабочим столом, но при этом у него всегда была на столе разложена одна и таже схема трубопроводов электростанции, которую он, вроде, изучал… На электроплитке, у окна в углу, постоянно кипел чайник. Хотя главному инженеру было еще три года до пенсии, злые языки говорили, что дремая над схемой, он постоянно видел ее во сне...

Утром, на следующий день после моего приезда, главный, однако, первый зашел в кабинет директора. Уж очень интересно было узнать, что нового в Магадане и в Москве, как там начальство к нам относится, будет ли тринадцатая зарплата и вообще, какие новости, как строить, в зависимости от них, тактику дальнейшего поведения. Особенно он ловил малейшие намеки о высказываниях управляющего «Магаданэнерго», его старого знакомого по студенческим годам, но оказавшимся выше по служебной лестнице. Относился управляющий к своему бывшему сокурснику добродушно-покровительственно: «Ну, как там Ваня? —

первым делом спрашивал он меня, когда я приезжал в управление из Озерного, — Смотри, не обижай его. Мы когда-то вместе учились. Знаю я его..., ему уже скоро пенсия… Пусть старик трудится», — не раз говорил он мне.

Я давно понял это недвусмысленное указание «шефа» и не очень требовал с главного, хотя сам был только на три года моложе его, а до пенсии мне было даже ближе как проработавшему на Крайнем Севере в два раза больше, чем необходимые для ее получения в пятьдесят пять лет пятнадцать лет северного стажа. На Мяундже я начал работу тоже главным инженером и, по старой привычке, всегда вникал во все детали производства, мало бывал в кабинете, по два, три раза в течение дня ходил по цехам и постоянно находился в курсе того, что делалось на станции.

Ко мне в кабинет заходили начальники цехов, мастера. Секретарь положила на стол пачку не разобранной за две недели почты, а главный все сидел и расспрашивал о новостях...

Я хорошо запомнил время 10 ч. 20 мин. в это утро, 19 февраля, когда внезапно установилась мертвая тишина. В ту же секунду я сорвался с места и бросился бежать по коридору на Главный щит, а за мной бежали все, кто был у меня в кабинете... Эта мертвая тишина вместо привычного гула и мелкой вибрации в служебном корпусе означала, что станция остановилась, что стояли турбины и абсолютно все механизмы, и даже освещение было тусклым — аварийным, от аккумуляторной батареи. Станция потеряла собственные нужды. Электроэнергии не было…

На главном щите дежурный инженер уже дал распоряжение пустить дизель на ДЭС-1, но ему никак не удавалось включить насос охлаждающей воды на береговой насосной станции. Он почему-то «срывал» и не подавал воду. Дизель не мог долго работать без охлаждения, и его пришлось остановить. Электроэнергия и вода отсутствовали. Такого еще не было.

Для меня сразу стало ясно, чем это может кончиться. Зима, котельные остановились. Через 5–6 часов замерзнут дома, больницы, предприятия, все, что имеет центральное отопление. Может быть, придется эвакуировать население... Ситуация казалась безвыходной. Было ясно, что неисправна вакуум-система на насосной, которая должна засасывать воду в насосы, установленные выше уровня воды в озере на три метра. Вакуум создавался с помощью водоструйного эжектора. Для этого в него подавалась вода с давлением 2–3 атмосферы из пожарно-хозяйственного водопровода.

А сейчас он был пустой. Такой случай не был предусмотрен никакими противоаварийными инструкциями. Как запустить станцию? Главный стоял бледный с трясущимися губами и молчал. Он был в каком-то оцепенении. Страх сковал его...

Начальник котлотурбинного цеха Эдуард Речкин, молодой и всегда энергичный, сейчас стоял, кусая губы, не зная, что придумать. «Проклятие! — выругался он, — Воды в баках для котлов хватит только на час. Даже пожарной воды нет!» При этих словах наши глаза встретились, и одна и таже мысль осенила нас. Мы поняли друг друга без слов. Пожарная вода! Да, именно пожарная вода, но не от станционных насосов, которые были сейчас бесполезным металлоломом, а от элементарной пожарной автомашины красного цвета, которая мирно стояла в поселковом пожарном депо! Только она могла нас сейчас выручить и спасти весь район. Я бросился к телефону:

— Пожарное депо?

— Дежурный слушает

— Окунева, срочно!

— Слушаю, Роман Моисеевич!

— Здравствуй, выручай! Станция стоит, нужна твоя пожарная машина. Скорей выезжай к береговой насосной, будешь из озера давать воду в эжектора, чтобы залить насосы.

— Я пожалуйста. Но нас задуло. Я вчера просил главного прислать бульдозер прочистить к депо дорогу, но он не прислал. А случись что — мне не выехать!

— Уже случилось, хуже пожара! Сейчас пришлю бульдозер.

— Добро!

Сейчас было не до главного... Я уже звонил в тракторный парк. Все закрутилось... Все поняли, что выход есть и были готовы сделать все возможное. Мастер кислородной станции Монастырев, случайно оказавшийся на Главном щите, побежал встречать бульдозер. «Гена! Притащи бульдозером пожарную машину к водозабору!» — только и успел я крикнуть ему вдогонку.

Машину притащили к самой кромке льда, где была незамерзающая полынья, парившая на морозе, быстро опустили всасывающий шланг, пожарники раскатили рукава в сторону насосной, кто-то разбил окно и протаскивал их через дырку в стекле, Николай Стрельцов и Володя Малыченко уже отпиливали ножовкой патрубок к эжектору, чтобы надеть на него пожарный рукав. Все делали быстро, как нужно, не теряя ни секунды. Каждый понимал, что делать и для чего.

Нельзя было не любить эту энергичную и умную молодежь, этот замечательный коллектив, сложившийся за много лет совместной работы, понимающий свою ответственность и готовый сутками работать, когда этого требовала обстановка…

Речкин, подняв лежащую на корпусе насоса какую-то небольшую бронзовую деталь, недоуменно ее рассматривал, потом что-то спросил у старшего машиниста и подошел ко мне. «Смотрите, это ведь обратный клапан от вакуум-системы. Почему-то он вынут и валяется наверху?

Давайте разберем корпус клапана и посмотрим, есть ли там обратный клапан или нет?» Клапана внутри не оказалось. Причина аварии сразу стала ясной. Но кто и когда разбирал клапан в последний раз? Вспомнили, что его разбирал неделю назад мастер Сазонов, вчера улетевший на курсы повышения квалификации в Иркутск... Видимо, он собирался заменить клапан или его прошлифовать, вынул и... забыл поставить на место. Так и остался он лежать рядом, на насосе.

Подробности можно было выяснить теперь только после его возвращения. Исчезновение клапана вызвало подсос воздуха и срыв вакуума — уровень воды в насосе упал, и он перестал подавать воду в конденсатор турбины. Целую неделю работа станции весела на волоске!

Авария могла случиться в любую минуту, и никто не подозревал о грозящей опасности... Я благодарил судьбу, что она не случилась в мое отсутствие!

Клапан поставили на место, запустили пожарную мотопомпу и стали подавать воду в эжектор. Вскоре вода стала засасываться в насос. Уровень ее можно было видеть по отпотевшему металлу его корпуса. Все, не веря глазам, щупали руками холодный металл, смеялись и радовались, как дети.

Было 12 часов. Станция стояла уже более полутора часов. В это время в насосную вошли секретарь райкома Л. В. Андриенко и уполномоченный районного отдела комитета госбезопасности Черный. Они приехали из Эгвекинота посмотреть, что у нас делается. «Ну, что тут у вас? Когда пустите?» — нервно спросил секретарь райкома. Я, насколько мог, спокойно доложил обстановку. Теперь-то я уже мог докладывать спокойно, но если бы мне задали этот вопрос еще час назад, то ответа на него не было бы. «Пустим через час», — обещал я.

Андриенко понимал, что сейчас не время отвлекать меня и молча отошел, наблюдая за работающими. То, что он приехал сам, а не

разыскивал меня по телефону, и его поведение здесь, спокойное и выражающее нам доверие, вызывало у всех уважение. Л. В. Андриенко, который знал меня еще по Мяундже и часто бывал на Аркагалинской ГРЭС как инструктор Сусуманского райкома КПСС, относился к технике с пониманием, особенно в аварийных ситуациях. Сам он был горним инженером.

Между тем, ликвидация аварии шла быстрым темпом. Снова был пущен дизель, подано напряжение на насосную станцию и, наконец, заработал насос охлаждающей воды. Когда мы вернулись на Главный щит, дежурный инженер уже начал пуск турбины.

Главный уже повеселел и оправился от шока, но так и не входил в свою роль, оставаясь наблюдателем всего происходящего. От глаз первого секретаря не укрылась ситуация, когда ликвидацию аварии взял на себя директор, а не главный инженер. Отведя меня в сторону, он с нескрываемой иронией спросил: «А он всегда так себя ведет?» Я только махнул рукой. «Это неправильно. Вы напрасно его подменяете». Я и сам понимал, что когда-нибудь это плохо кончится. «А если бы я вернулся на сутки позже? С этим нужно покончить. Бог с ним, с управляющим. Нужно все поставить на свое место», — подумал я.

— Я согласен с Вами, Леонид Васильевич. Я буду завтра в райкоме, тогда поговорим.

— Ну, а теперь скоро дадите энергию?

— Да, через двадцать-тридцать минут. Теперь уже можете быть спокойны.

— Мы поедем. Нужно проверить, как там, в Эгвекиноте, не заморозили ли что-нибудь.

Андриенко и Черный уехали. Я поспешил в машинный зал. Турбина уже была на полных оборотах, и заканчивался ее прогрев. В 12.55

генератор был включен, а еще через 2–3 минуты были включены ЛЭП на Иультин и Эгвекинот...

В кабинет ко мне зашел Речкин. В руках он держал такой же клапан, как тот, что мы нашли в насосной.

— Этих клапанов у нас много. Вот взял в цеху, в мастерской, — он протянул клапан мне. Но я понимал, зачем он пришел и что хотел узнать.

— Я сейчас назначу комиссию по расследованию причин и виновников аварии, хотя причина уже ясна... Я думаю, что мы расследование проведем без вмешательства извне и накажем виновных тоже сами, — сказал я, отвечая на его мысли.

Лицо его просветлело и, видно было, как он почувствовал облегчение… Расследование показало, что единственным виновником действительно был мастер Сазонов, который, возвратившись с курсов, полностью признал свою вину. «Магаданэнерго» согласилось с результатами расследования и сделанными нами выводами.

***

В июне 1959 года для строительства второй очереди Эгвекинотской РЭС был, наконец, создан строительный участок, подчиненный СУ Анадырской ТЭЦ треста «Чукотэнергострой». По приказу Минэнерго СССР расширение и реконструкция должны были быть выполнены за 1969–1971 годы. Кроме производственных объектов, предстояло построить два жилых дома — на 24 и 48 квартир.

Организовав участок, набрав два десятка рабочих и несколько ИТР, «Чукотэнергострой» не выделил в его распоряжение ничего: ни стройматериалов, ни автомашин, ни бульдозеров, ни инструмента, ни спецодежды.

Руководители треста (т. Дубовик) рассчитывали, что стройучасток будут полностью обеспечивать ЭРЭС и местная строительная организация

— СМУ-4 «Магадансельстроя». Но они сами имели слишком мало ресурсов для этого. Несколько месяцев участок почти не работал, выполнив в 1969 году работ едва на 0,5 млн. рублей при плане 1,5 млн. руб.

Проекты и рабочие чертежи временных сооружений выполнялись силами ПТО ЭРЭС, чтобы ускорить строительство. Так, например, были сделаны проекты по общежитию и бытовому корпусу для размещения строителей, по бетонно-растворному узлу и цеху шлакобетонных блоков, по расширению столовой, по эстакадам для приемки и хранения оборудования, гаражу и столярной мастерской для строителей и другое. Все эти проекты должен был делать «Центроэнергоцветмет» как проектная организация, но для того, чтобы стройучасток не простаивал, мы выполняли эту работу сами. Строителям были переданы каменные здания: для общежития — здание бывшей бани-прачечной, для гаража и мастерской — бывшее трансформаторно-масляное хозяйство, для бетонно-растворного узла — бывшая котельная, для конторы освободили деревянное здание, где был инкубатор, который перенесли на территорию подсобного хозяйства. Использование этих старых зданий, при их необходимой небольшой реконструкции, значительно ускорило и удешевило создание строительной базы. В 1970 году стройучасток, с нашей помощью стройматериалами и транспортом, закончил строительство временных объектов. Было организовано производство шлакобетонных блоков, налажено бетонно-растворное хозяйство. В машинном зале сооружался фундамент новой турбины. Особенно дело пошло быстрее, когда было сменено руководство стройучастком и назначен новый, молодой и энергичный его начальник, товарищ Котов.

Для согласования технических условий на поставку выделенной нам турбины АК-12 поехал на Калужский турбинный завод старший инженер ПТО В. Л. Сальенский. Вскоре мы получили от него телеграмму, что завод

прекратил выпуск таких турбин и предлагает нам турбину такой же мощности 12 тысяч киловатт, но другого типа, с промышленным отбором пара, совсем нам ненужного. Кроме того, фундамент турбины был уже закончен в соответствии с проектом под турбину АК-12, выделенную в свое время постановлением Совета Министров СССР, и теперь пришлось бы его ломать. Такой вопрос мог, по моему пониманию, решить только Совет Министров. Для его решения я послал телеграмму А. Н. Косыгину с жалобой на Калужский завод. Результат был положительный. Буквально на третий день В. Л. Сальенский телеграфировал нам из Калуги, что завод изготовит для нас и отгрузит турбину АК-12, ту самую, которую должен был поставить по проекту...

За эти мои действия не по «инстанциям» мне было высказано «неудовольствие» начальства, переданное уже по инстанции, но в обратном направлении, с запада на восток, из Минэнерго в «Магаданэнерго», и оттуда — лично мне. Велика сила бюрократов. Даже когда оперативно был решен серьезный вопрос, но в обход «инстанций», они были недовольны... Но, главное, дело выиграло, и строительство продолжалось.

Глава 7
ПЛАНЫ ПРЕТВОРЯЮТСЯ В ЖИЗНЬ

1969 год мы закончили с высокими показателями. В третьем квартале коллектив занял первое место среди энергетических предприятий области, ему присудили переходящее Красное знамя обкома профсоюза и районного энергетического управления и денежную премию. За успешное выполнение социалистических обязательств в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина коллектив был занесен в областную Ленинскую юбилейную Книгу Почета и награжден памятным дипломом. Многие

работники электростанции получили юбилейную медаль «За трудовое отличие».

Благодаря применению системы внутрихозяйственного хозрасчета в течение ряда лет значительно улучшились экономические показатели, увеличился выпуск товарной продукции, повышена рентабельность, образован фонд материального поощрения. План за 1969 год был выполнен на 102,1%. Производительность труда по сравнению с 1968 годом выросла на 10% при росте зарплаты на 7,2%. Себестоимость электроэнергии была снижена против плана на 0,5% и на 5,7% против 1968 года.

Летом 1970-го в Магадане проходила первая научно-практическая конференция по вопросам социального планирования, на которой был заслушан и мой доклад, поставленный в порядке обмена опытом. На конференции выступали также специалисты-социологи, с которыми у нас обнаружились принципиальные разногласия.

Они рассматривали процесс социального развития коллективов как результат всесторонней идеологической работы, проводимой на предприятиях среди трудящихся, — повышения общеобразовательного и профессионального уровня знаний, политического образования, культурно-воспитательной работы — в отрыве от совершенствования и развития самого производства: внедрения новой техники, технологии и т. п. С некоторыми оговорками они принимали только вопросы улучшения условий труда, техники безопасности, а также улучшение бытовых условий.

Мы же полагали, что формирование высокого коммунистического сознания возможно только на основе передовой организации труда и производства, отвечающих современному уровню науки и техники, на основе высокой культуры производства и, одновременно, создания необходимых условий труда, жизни и быта трудящихся. Это нисколько не

принижает, а наоборот, предполагает проведение всесторонней воспитательной работы и повышение профессионального и идеологического уровня. И не только по месту работы, но и по месту жительства, в местах отдыха, в спортивных обществах и т. д. В конкретных условиях рабочих поселков при предприятиях вся воспитательная работа является долгом администрации и общественных организаций предприятия.

Может ли происходить формирование высокого коммунистического сознания в условиях низкого уровня организации производства, при плохих условиях труда, жизни и быта? Если на предприятиях низкая трудовая дисциплина, плохая организация труда, слабая механизация, отсталая технология, запущенная экономическая работа, низкие заработки, грязь в цехах и на территории, плохие жилищные условия и бытовое обслуживание, можно ли в таких условиях получить эффект от воспитательной работы? Нет, конечно. Это будет, может быть, большая идеологическая работа, но, оторванная от реальной действительности, и она пройдет впустую. Нужно в корне перестраивать такую «действительность» и, параллельно с этим, вести воспитательную работу. Именно, поэтому мы в своем плане социально-экономического развития прежде всего предусмотрели вопросы развития производства и его совершенствования.

Надо сказать, что наша точка зрения была единодушно поддержана конференцией. С начала 1968 года, то есть за два с половиной года работы по плану социально-экономического развития было сделано многое!

Началась реконструкция и расширение электростанции. За счет ссуды банка было проведено обновление тягодутьевых установок на котлах первой очереди, что увеличило их производительность на 25% и давало экономию 95 тыс. рублей в год. Были капитально отремонтированы здания стройцеха, теплиц, коровника, птичников, оборудовано новое

помещение для инкубатора. Поголовье птицы увеличилось с 30 до 40 тысяч и сбор яиц с 260 до 350 тысяч штук в год. Для улучшения условий труда был выполнен большой объем работ по теплоизоляции в котлотурбинном цехе, оборудовано люминесцентное освещение на Главном щите и в тепломеханическом цехе. На ДЭС-1 и в тепломехцехе оборудована приточно-вытяжная вентиляция. Во всех цехах отремонтированы или вновь оборудованы комнаты приема пищи, душевые и санузлы.

В 1968 году был сдан в эксплуатацию двадцатичетырехквартирный дом. Путем целой цепочки переселений улучшили жилищные условия более, чем 60 семей. При переселениях производился полный ремонт квартир. Были капитально отремонтированы врачебный участок, прачечная, построена сушилка для белья, расширен детсад и столовая. Продовольственное снабжение значительно улучшилось. Подсобное хозяйство теперь давало на одного работающего в год: 400 литров молока, 1000 штук яиц, 60 кг овощей и 30 кг мяса. Излишки продукции продавались трудящимся других организаций и предприятий по заявкам их профсоюзных комитетов.

В спорткомплексе спортсоветом на общественных началах велась физкультурно-оздоровительная работа. Работали секции по плаванию, волейболу, фехтованию и футболу, в летнее время. Было приобретено много спортивного инвентаря. Однако охват физкультурно-спортивной работой был недостаточный, около 15%, если не считать рыбаков и охотников, которых было еще 15–20%. Зато почти все 100% детей-школьников и дошкольников пользовались бассейном, спортзалом и получали хорошую физическую подготовку. За последние два года в Озерный вернулось одиннадцать семей, ранее уехавших по окончании трудового договора на «материк». Вернулись, несмотря на то, что потеряли все северные надбавки...

Анализируя опыт работы по плану социально-экономического развития за этот двухлетний период, можно было сделать только один вывод: несмотря на большие трудности, встретившиеся при его выполнении, отдельные отступления и неудачи, положительное значение такого планирования не подлежит сомнению. Оно являлось нашим руководством к действию, мобилизовывало трудовой коллектив, вело к установленной цели.

Отъезд

С середины ноября 1959 года я остался в Озерном один. Жена взяла отпуск, а потом уволилась и уехала с дочерью на постоянное место жительства в город Калинин, где мы получили небольшую квартиру в кооперативном доме. Я предполагал приехать после 1 сентября 1970 года, после получения пенсии.

Дальнейшая работа на Севере не представлялась целесообразной по ряду причин. Наступил такой период застоя, когда стало неинтересно работать. Не видно было перспективы на ближайшие годы.

Строительство второй очереди станции затягивалось на неопределенное время из-за недостатка выделяемых ресурсов. Не было рабочих, строймеханизмов, не хватало стройматериалов. При таких условиях строить пришлось бы еще несколько лет. Руководство «Магаданэнерго» не уделяло нашей станции, практически, никакого внимания и было поглощено заботами о других районах, где был острейший дефицит электроэнергии. Заявки на запчасти и материалы, на транспортные средства, приборы, кабели и другое годами не выполнялись. Ремонтный персонал был сокращен управлением на 19 человек. Вместо него был организован при станции участок «Магаданэнергоремонта», но только на бумаге. Фактически, в течение нескольких месяцев в нем было только 4–5 рабочих. Даже по плану ему полагалось только 10 человек.

Почему это было сделано, мне непонятно до сих пор. Интересно, что после моего отъезда численность участка МЭРа была сразу увеличена до 20 человек. Из-за изъятия ремонтного персонала перестали в необходимых объемах выполняться даже текущие ремонты и профилактика. На станцию никто из руководства «Магаданэнерго» не приезжал. Достаточно сказать, что за девять лет, с 1961-го по 1970 год, на станции ни разу не были ни главный инженер, ни управляющий «Магаданэнерго». С последним у меня постоянно были разногласия по различным, в основном, техническим вопросам, как в области эксплуатации и ремонта нашей станции, так и по общим вопросам технической политики энергетического строительства в Магаданской области, к которой, я считал, имел отношение как член энергетической секции Технико-экономического Совета, сначала Совнахзхоза, а потом — члена Технического Совета РЭУ «Магаданэнерго». Многие решения, принятые в период с 1959 года, были технически непродуманными и неправильными, что привело к острому дефициту электроэнергии почти во всех районах области, а также, в ряде случаев, неоправданным капиталовложениям. В результате возродилось строительство мелких дальних электростанций, которые с таким трудом были в 1950-е годы ликвидированы и заменены более крупными паротурбинными угольными электростанциями.

Продолжая работать в пределах области, я бы не мог доказать ошибочность такого направления развития энергетики, хотя неоднократно пытался в своих докладных записках ставить этот вопрос перед Совнархозом, Чукотским окружкомом и Магаданским обкомом КПСС. Необходимо было обстоятельно поставить эти вопросы в Москве...

Наконец, руководствовался я и чувством меры, когда после тридцати лет, большей частью, руководящей работы, нужно было уступить место молодому поколению, дать ему возможность проявить себя в практической сфере.

Нужно всегда растить молодые кадры на смену, сохранять преемственность поколений, чтобы они вовремя взяли дело в свои руки, а не засиживаться в «руководящем» кресле до тех пор, пока не развалится дело и тебя «попросят» или... напишут некролог... Новая история дала нам наглядные уроки...

Все эти обстоятельства и соображения привели меня к выводу о необходимости выезда на «материк». О своем намерении я предупредил «Магаданэнерго» за полгода. В начале августа, впервые за девять лет, из Магадана приехал управляющий А. Н. Осмоловский, чтобы посмотреть на ЭРЭС и объявить коллективу, что я ухожу на пенсию, и будет новый директор. На второй день он уехал в Магадан, а 6 августа был подписан приказ о назначении с 1 сентября 1970 года директором ЭРЭС А. Д. Ерешко, ранее работавшего начальником сетей на Таскане.

Сдав дела и простившись в торжественной обстановке с тепло проводившим меня коллективом, я выехал в город Калинин к семье, проработав в Магаданской области с 1940 года более тридцати лет.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Приехав в Калинин, я, не откладывая на будущее, изложил в подробной записке под заглавием «Магаданской области — мощную энергетическую базу» историю развития, современное состояние и роль электроэнергетической отрасли в народном хозяйстве Магаданской области, в которой был дан анализ причин отставания ее развития от потребности горнодобывающей промышленности и выдвинуты предложения по дальнейшему энергетическому строительству.

Записка с соответствующими письмами была направлена в феврале 1971 года в Центральный Комитет КПСС, Магаданский обком КПСС, председателю Госплана СССР Н. К. Байбакову, министру энергетики и

электрификации СССР П. С. Непорожнему, министру цветной металлургии СССР П. Ф. Ломако.

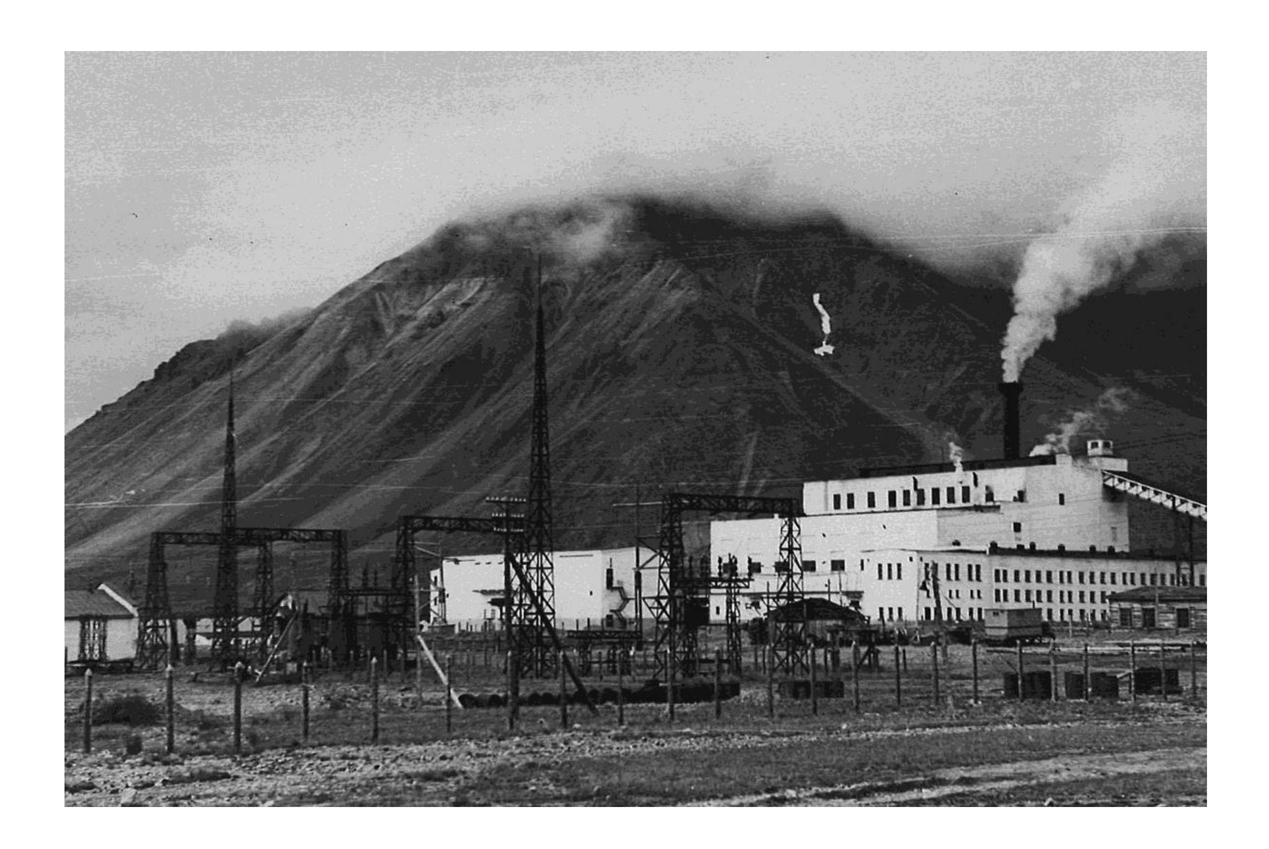
Поставленные в них вопросы были признаны правильными, и по ним были приняты конкретные решения. О них мне подробно сообщили в присланных письмах Госплан СССР, оба министерства и Магаданский обком КПСС.

С удовлетворением и сознанием исполненного долга читал я эти письма о дополнительных ассигнованиях, об увеличении мощности, вводимой на Аркагалинской ГРЭС, Магаданской ТЭЦ, об ускорении строительства Билибинской АЭС и о развертывании строительства Колымской ГЭС...

город Калинин, 1980–1988 годы



Эгвекинотская РЭС, 1965 год.



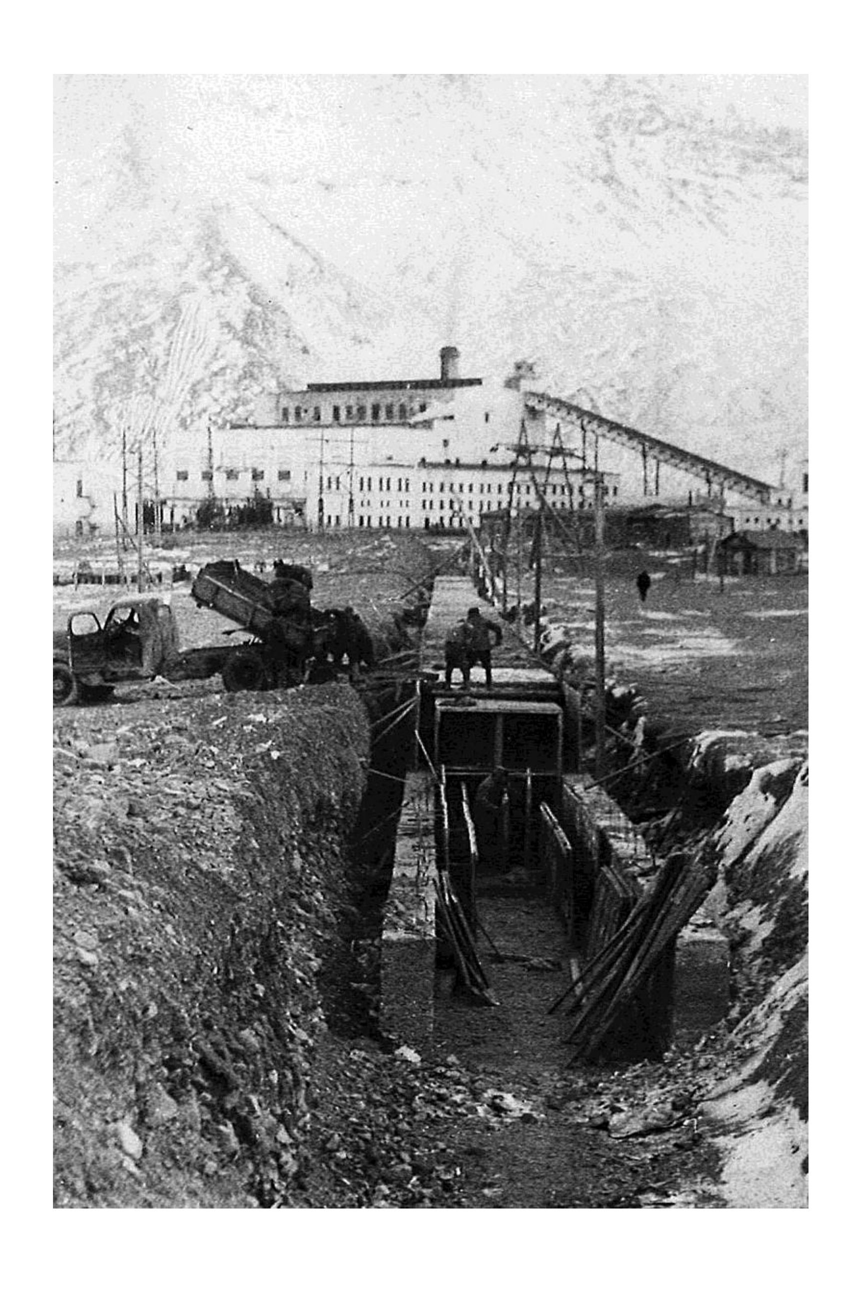
Эгвекинотская РЭС, 1966 год.



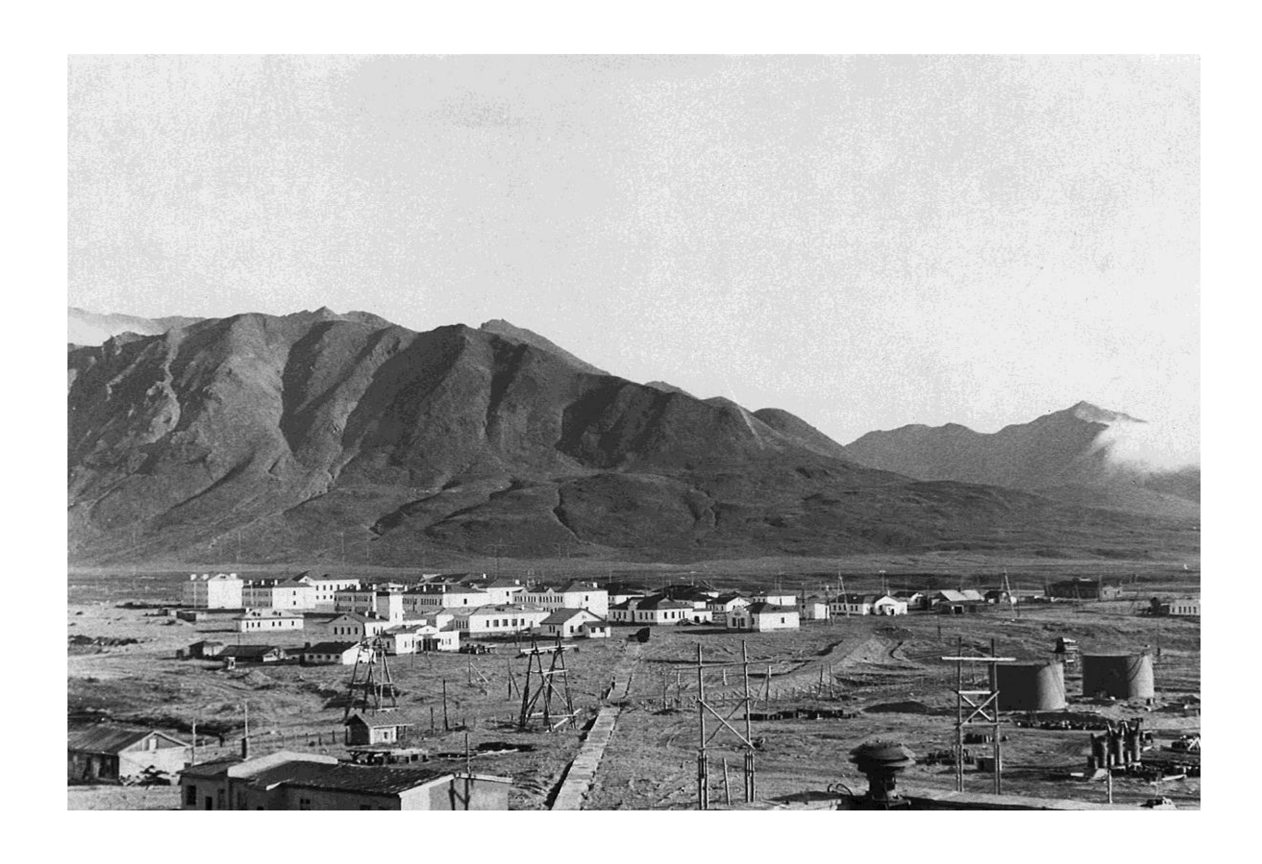
Очистка теплиц от снега после пурги, 1966 год.



Директор ЭРЭС вместе с работниками станции участвует в очистке от снега занесенных пургой стеклянных крыш теплиц в подсобном хозяйстве, 1966 год.



Строительство тоннеля от поселка Озерный к станции, 1965 год.



Вид на поселок Озерный и недостроенный тоннель до станции, 1965год (был достроен в 1966 году).



Подъезд одноэтажного жилого дома после пурги, 1966 г.



Коллектив ЭРЭС. Фотография сделана по случаю отъезда бывшего директора ЭРЭС Андрея Ивановича Кузнецова, назначенного директором Аркагалинской ГРЭС, и приезда на его место нового директора ЭРЭС Р. М. Гурвича, март 1963 года.

Внизу сидят (слева направо): Владимир Иванович Шалаев, бригадир ремстройцеха, Алексей Павлович Сарамотин, мастер автотранспортного цеха, Михаил Ватутин, слесарь КИПиА, Комаров, слесарь КИПиА, Виктор Иванович Карпов, начальник котельного цеха, Виктор Валентинович Ватлин, электромонтер.

В первом ряду сидят (слева направо): Иван Алексеевич Морин, главный инженер ЭРЭС, Роман Моисеевич Гурвич, директор ЭРЭС, Андрей Иванович Кузнецов, бывший директор ЭРЭС, Мария Васильевна Стяжкова, секретарь партбюро, инспектор отдела кадров, Раиса Ивановна Лобок, секретарь-машинистка, Николай Иванович Асоцкий, дежурный теплотехник котельного цеха, Мария Марковна Кулишер, начальник ПТО.

Во втором ряду стоят (слева направо): Владимир Дмитриевич Погорелов, начальник турбинного цеха, Александр Макарович Горбатков, мастер дизельной э/станции ДЭС-1, Семен Михайлович Гутерман, начальник энерголаборатории, Александр Иванович Бредихин, мастер тепломеханического цеха. Любовь Андреевна Брылева, бухгалтер материальной части, Лидия Сергеевна Кочергина, чертежник-копировальщик ПТО, Александра Ивановна Зубарева (Овсянникова), техник по нормированию планового отдела, Евгения Васильевна Жиловская, инженер ПТО, Раиса Ивановна Толстых, уборщица-курьер, Валентина Жимолохова, аппаратчица химводоочистки.

В третьем ряду стоят (слева направо): Павел Кириллович Павленков, монтер связи, Иван Павлович Камищенко, мастер ремстройцеха, Алексей Михайлович Бабенышев, инженер связи, Лев Владимирович Овсянников, начальник электроцеха, Григорий Дмитриевич Соболев, слесарь котельного цеха, Михаил Михайлович Уваров, мастер топливоподачи, Михаил Ильин, мастер котельного цеха, Ким Павлович Павлов, старший инженер ПТО.



Чукотский чум – жилище чукчей, покрытое оленьими шкурами.



Поездка на Иультин, Чукотка, колхоз «Полярник». Крайний справа – Р. М. Гурвич, 7 апреля 1963 года.



Висячий мост через реку Кирвакинот, поселок Озерный.
Коллектив станции на отдыхе.



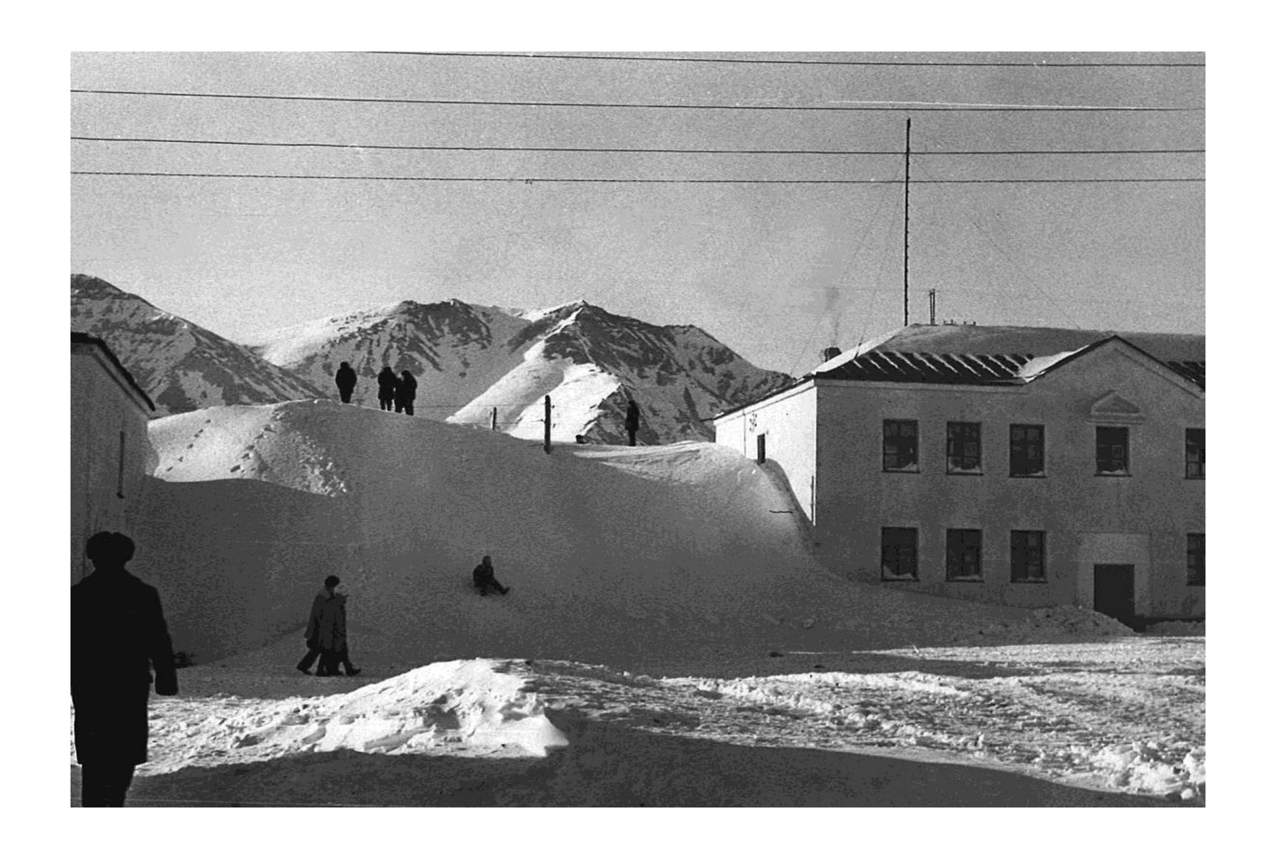
Урожай томатов в теплице ЭРЭС.



Школьники помогают сажать рассаду томатов.



Марина Гурвич с братом на прогулке по крыше жилого барака после очередной пурги.



Дом №11 в поселке Озерный по улице Гагарина, в котором жил Р. М. Гурвич с семьей. Одно из окон их квартиры на втором этаже выходит на горку.



Поселок Озерный после пурги, 1966 год.



Трасса Эгвекинот – Иультин, 1966 год.



Подшефные ЭРЭС — хор детской самодеятельности Чукотского детского тубсанатория — на сцене клуба поселка Озерный, 1963 год.



Перевоз машины «Волга» на корабле, 1964 год.



Авария на трассе.



Столовая ЭРЭС в поселке Озерный, 1966 год.



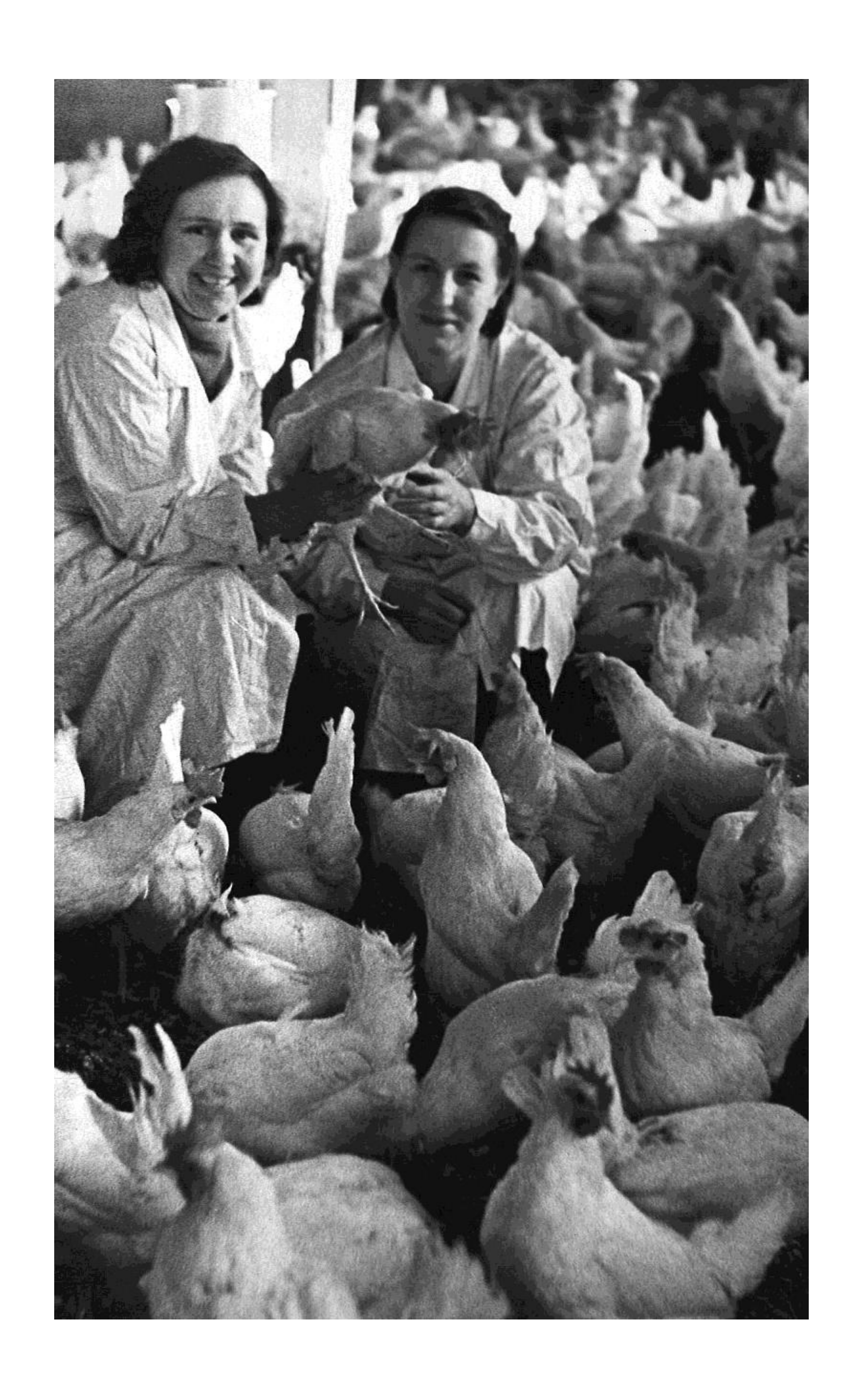
Детский сад поселка Озерный. Воспитательница М. Г. Файден с подопечными, 1968 год.



Тихий час в детском садике, поселок Озерный, 1966 год.



Будущая смена. Детсад, поселок Озерный, 1966 год.



Птичник в подсобном хозяйстве, 1968 год.



Знаменитый плавательный бассейн ЭРЭС, построен в 1966–1967 годах.



Мамы с детьми, Мариной Гурвич и ее братом, на Реке Кирвакинот за поселком Озерный, 1968 год.



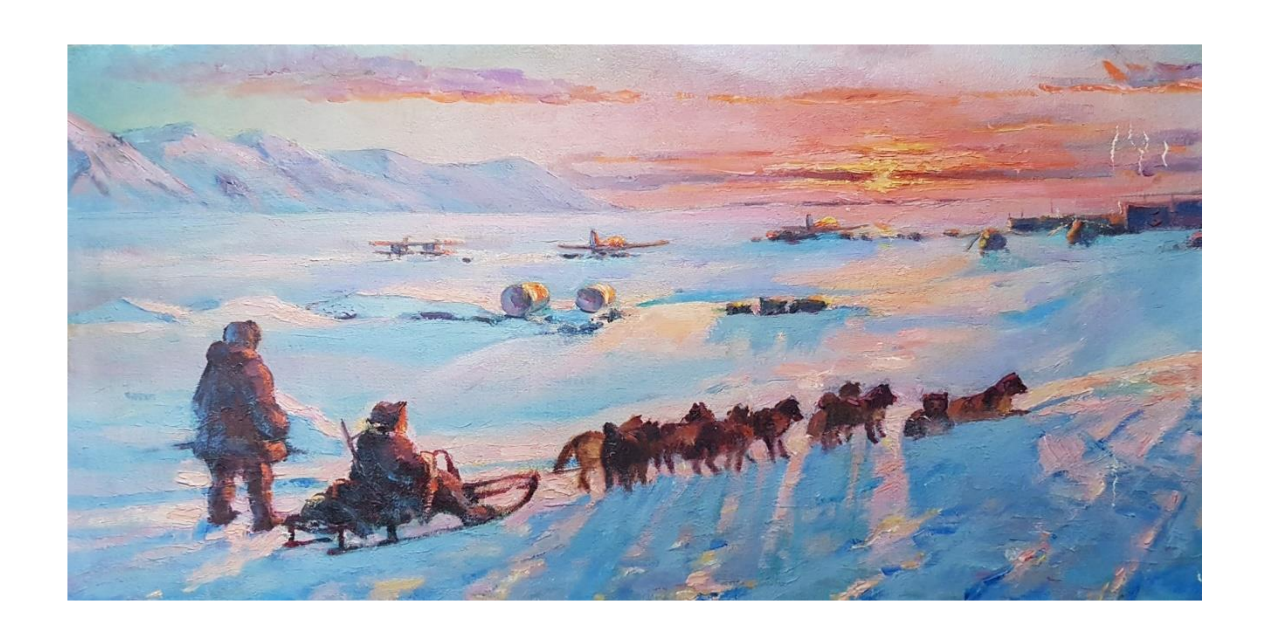
М. С. Закиров «Эгвекинотская ГРЭС», бумага, акварель.



М. С. Закиров «Вид на поселок Озерный», бумага, акварель.



М. С. Закиров «Тундра за поселком», холст, масло.



М. С. Закиров «Эгвекинотский аэродром», холст, масло.



М. С. Закиров Рисунок на моржовом клыке, на одной стороне изображена ЭРЭС, на другой – охота чукчей на моржей.



Мансур Салихович Закиров (род. в 1937 году, деревня Новый Шугур, Республика Татарстан) – художник.

После окончания графического отделения Лениногорского музыкально-художественного училища уехал на Чукотку, многие его работы посвящены величественной природе этого края, где художник прожил двадцать лет. В годы работы Романа Гурвича на ЭРЭС М. С. Закиров работал там же художником-оформителем. Представленные в книге картины были подарены автором Роману Гурвичу на память о Чукотке в 1970 году, когда тот выезжал на «материк», и бережно хранились в его семье.

Произведения Мансура Закирова хранятся в коллекциях Анадырского краеведческого музея, Владимиро-Суздальского музея-заповедника, Национально-культурного центра «Казань», в частных коллекциях любителей живописи в Канаде, на Аляске, в Югославии, Германии, Италии.



М. С. Закиров «Иультинская трасса», холст, масло.



М. С. Закиров «Утро в стойбище», холст, масло.

Гурвич Роман. Тридцять років на Колимі й Чукотці: Спогади про Магаданську область (1940–1970 роки) / Підгот. тексту С. Сімакової; Передм. М. Бейкмане. — Київ: ДУХ І ЛІТЕРА, 2022. — 312 с.: іл.

Підготовка тексту та анотація Світлани Сімакової
Передмова Марини Бейкмане
Комп'ютерний набір Дарії Пучкової